Sistemi di Logistica

Trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti

ANNO II - N.4 - DICEMBRE 2009

POLITICA DEI TRASPORTI

L'Europa di fronte alla crisi: una survey con gli esperti

di **Rocco Giordano**

LOGISTICA

Modelli di trasformazione del territorio din metropoli e filiere territoriali logistiche

di **Ennio Forte** e **Lucio Siviero**

LOGISTICA

Il terminal intermodale di Mortara nella peculiarità del territorio pavese

di **Raffaele Cattaneo**

AUTOTRASPORTO

Faccia a faccia tra committenti e autotrasportatori: i punti condivisi

confronto tra **Giuseppe Mele** e **Pasquale Russo**

RICERCA E INNOVAZIONE

Un sistema di calcolo dei costi di gestione per i singoli viaggi dell'autotrasporto

di **Umberto Cutolo**

POLITICA DEI TRASPORTI

Una lettura critica dei dati per uscire dalla crisi

di **Mariano Bella**

LA SICUREZZA: TRA ANALISI DEI DATI E MONITORAGGIO DELLE POLITICHE

Alberto Frondaroli
Rocco Giordano
Carlo Putignano

GIORDANO EDITORE

Il tema della sicurezza stradale è al centro del dibattito politico, sia per gli aspetti regolamentativi sia per le politiche ritenute necessarie affinché gli «attori» infrastruttura-veicolo-ambiente possono muoversi nella logica di sistema. Le esperienze maturate nel corso degli anni attraverso i numerosi studi e ricerche ci hanno consentito di tracciare le criticità che negli ultimi 20 anni hanno caratterizzato la mobilità del Paese. Negli anni ’80 il tema di fondo della sicurezza era legato soprattutto alle infrastrutture, sia per la scarsa capacità sia per gli standard operativi, con una mobilità che andava sempre più orientandosi al mezzo privato.

Negli anni 2000 è scoppiato il primo conflitto tra la scarsa capacità delle infrastrutture e il tasso di motorizzazioni del Paese. Conflitto che in assenza di interventi di mitigazione ha spinto a modificare il comportamento degli utenti della strada che ormai utilizzano sempre più per la fascia di età dai 18 ai 40 anni le due ruote per effetto della congestione e delle limitazioni ad accedere ai grandi centri urbani. Nel frattempo il «conflitto» tra le componenti del sistema hanno fatto emergere due elementi importanti:

- una fascia giovanile sempre più «distratta» alla guida;
- un sistema dei controlli che richiede una maggiore sistematicità e un rafforzamento delle sinergie tra i diversi organismi deputati al controllo.

Per l’autotrasporto gli studi di settore nel corso degli anni hanno aperto squarci per fare chiarezza sul ruolo dei veicoli commerciali in ordine alla incidentalità.

Gli attori, con i loro cambiamenti hanno cercato di definire, ruoli e le criticità per possibili azioni di intervento finalizzate ad una mobilità più sicura.

Sistemi di Logistica
Rivista trimestrale on line
Anno II - n. 4 - Dicembre 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

ANNO II - NUMERO 4 - DICEMBRE 2009

Sistemi di Logistica

4 EDITORIALE
Subito la green economy, ma attenti alla Cindia
di **Rocco Giordano**

6 ABSTRACT

7 POLITICA DEI TRASPORTI
Per uscire dalla recessione occorre una lettura critica dei dati economici
L'Italia era un Paese manifatturiero. Ma oggi il 71% del valore aggiunto è nei servizi.
di **Mariano Bella**

14 MEDIA

15 POLITICA DEI TRASPORTI
L'Europa di fronte alla crisi: un survey con gli esperti
Gli esperti indicano la strada a Bruxelles: finalismo economico, accesso al credito, fomazione e controlli.
di **Rocco Giordano**

18 NORMATIVA

19 LOGISTICA
Modelli di trasformazione del territorio in metropoli e filiere territoriali logistiche
Un metodo per le scelte della logistica urbana, una cultura assente nelle principali città italiane.
di **Ennio Forte** e **Lucio Siviero**

31 LOGISTICA
Il terminal intermodale di Mortara nella peculiarità del pavese
Un'infrastruttura finanziata dalla Regione Lombardia in un'area che è crocevia del trasporto del Nord Est.
di **Raffaele Cattaneo**

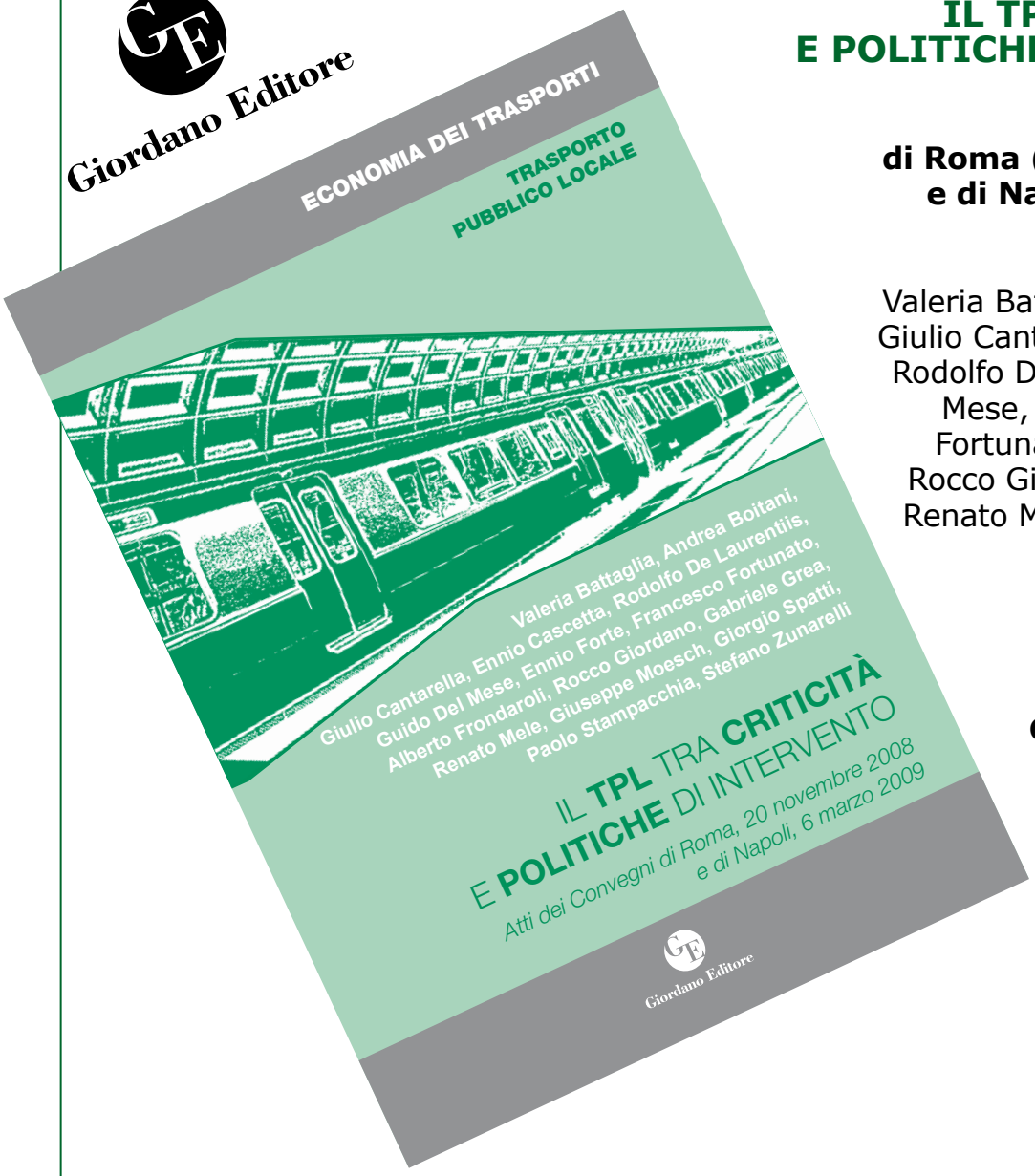
34 DIARIO

35 AUTOTRASPORTO
Faccia a faccia tra committenti e autotrasportatori: i punti condivisi
Confronto pubblico fra Giuseppe Mele (Confindustria) e Pasquale Russo (Conftrasporto)
a cura di **Umberto Cutolo**

46 STUDI

47 RICERCA E INNOVAZIONE
Un sistema di calcolo dei costi di gestione per i singoli viaggi dell'autotrasporto
Un software dell'Albo degli utotrasportatori, permette un calcolo personalizzato dei costi per ogni servizio di trasporto
di **Umberto Cutolo**

50 APPUNTAMENTI



IL TPL TRA CRITICITÀ E POLITICHE DI INTERVENTO

Atti dei Convegni di Roma (20 novembre 2008) e di Napoli (6 marzo 2009)

Interventi di
Valeria Battaglia, Andrea Boitani, Giulio Cantarella, Ennio Cascetta, Rodolfo De Laurentiis, Guido Del Mese, Ennio Forte, Francesco Fortunato, Alberto Frondaroli, Rocco Giordano, Gabriele Grea, Renato Mele, Giuseppe Moesch, Giorgio Spatti, Paolo Stampacchia, Stefano Zuneralli

GIORDANO EDITORE

Questo volume raccoglie gli interventi dei due convegni di presentazione del libro «La liberalizzazione del trasporto pubblico locale: tra regole e mercato», di Rocco Giordano, pubblicato da Giordano Editore nel settembre 2007.

L'interesse suscitato dal primo convegno, svoltosi a Roma il 20 novembre 2008) ha indotto, in primo luogo, a raccogliere i testi degli interventi predisposti dai relatori che quindi sono stati consegnati in forma scritta e corredati di tavole esplicative (e sono pubblicati nella prima parte di questo volume), e successivamente ad organizzare un seminario di lavoro, ampliando il dibattito ad un ventaglio di soggetti che, partendo dai contenuti del volume di Giordano, hanno potuto rappresentare, più nel dettaglio, le posizioni dei mondi dei Saperi, dell'Impresa e delle Regole.

Gli interventi di questo secondo convegno, svoltosi a Napoli il 6 marzo 2009, sono stati registrati durante il seminario e sono raccolti integralmente nella seconda parte di questo volume. I testi di tutti e due i dibattiti, inoltre, sono pubblicati pubblicati come supplementi della rivista on line «Sistemi di logistica».

Il volume, allegato alla pubblicazione da cui traggono origine - il libro di Rocco Giordano - offre pertanto un quadro completo della situazione del Trasporto pubblico locale in Italia, delle sue criticità, delle sue prospettive, delle soluzioni proposte, delle normative vigenti, delle interrelazioni con l'intero sistema dei trasporti, delle ricadute della crisi economica sul settore, che sicuramente costituisce come un punto di riferimento chiaro, preciso e concreto in un settore i cui mali (e le cui medicine) sono conseguenza di atteggiamenti che vanno dalla rassegnata indifferenza alla miope trascuratezza.

Subito la green economy ma attenzione alla Cindia

LA CINA, L'INDIA E ALTRI Paesi emergenti chiedono impegni precisi da parte dell'Occidente sul trasferimento delle tecnologie verdi e di capitali, per aiutare i paesi emergenti ad affrontare lo sviluppo tecnologico con una fase di adattamento necessario. Hu Jintao non ha messo il suo paese fra quelli bisognosi di aiuti, che invece vuole vedere indirizzati soprattutto verso i più poveri del pianeta.
È una posizione politicamente abile, rafforza il credito di Pechino nei confronti dei suoli alleati del Terzo mondo. La richiesta cinese e indiana non è esorbitante: l'1% del PIL dei paesi più ricchi è quanto chiedono di destinare agli «aiuti verdi» verso il Sud del Pianeta. Si tratta di 300 miliardi di dollari, un decimo di quanto è stato usato per il salvataggi delle banche americane (*).
Hu Jintao non si è sbilanciato su quanto la Cina potrebbe tagliare le sue emissioni di CO_2 ma ha parlato di una «riduzione notevole» entro il 2020. Questo linguaggio può essere colto come la disponibilità preliminare ad aprire un negoziato. In cui tutti devono arrivare disposti a mettere qualcosa sul tavolo.
Il problema del clima si va ponendo ormai con forza. Nel gioco mondiale le grandi potenze sanno che modificare il trend delle emissioni, significa modificare le strategie politiche ed individuare gli obiettivi che nel medio-lungo termine devono portare ai risultati attesi.

La «green economy»

Le implicazioni che sottostanno a questa prospettiva sono talmente complesse che il dibattito ormai copre le agende degli organismi internazionali. L'incontro che si è tenuto all'ONU, dove si è detto di tutto, presenta un elemento di attenzione che è nella continuità delle politiche delle grandi potenze mondiali.
Il trasferimento di tecnologie mature, sostenuto da una politica ambientale più severa verso i paesi emergenti è finalizzato soprattutto a sostenere ed accelerare i processi di sviluppo in particolare del Continente Africano che nelle strategie delle potenze mondiali è visto come grande area di giacimenti ed allo stesso tempo di consumo.
La *green economy* si gioca a livello mondiale; ma siamo certi che tutti pensano di mantenere l'impegno rinunciando a qualcosa? O se presumibilmente alcuni pensano di trasferire ai più deboli tecnologie mature che continueranno ad inquinare? Tutto questo non è che è finalizzato a potenziare nei paesi già sviluppati i processi di innovazione tecnologica? Questa strategia della *green economy* sancita da impegni presi da parte delle grandi potenze, a nostro avviso va avviata subito con obiettivi a medio termine e non al 2050 quando sarà troppo tardi! In questo quadro così definito si innesta il «gioco» di quei paesi che detengono le posizioni privilegiate nel settore dell'energia e della finanza.

L'Africa e il Mezzogiorno

Innestare meccanismi troppo bruschi e/o di forti accelerazioni può provocare suscettibilità nei paesi che detengono le fonti energetiche e nei paesi che presentano *surplus* finanziari e che hanno allocato nei paesi occidentali risorse finanziarie considerevoli.
Una esemplificazione: il 40% del debito pubblico americano è sottoscritto da investitori cinesi!
I detentori delle fonti energetiche hanno strumenti adeguati per determinare situazioni di accelerazioni o di blocco rispetto ai grandi progetti di energia alternativa. Nel corso degli ultimi cinque anni abbiamo assistito a «scosse» sensibili nella economia mondiale per effetto delle variazioni del prezzo del greggio quando nello spazio di alcuni mesi è passato da 50 a 160 dollari il barile o quando successivamente la finanza mondiale ha creato una forte «stenosi» nell'equilibrio dei mercati finanziari per effetto della crisi del sistema bancario internazionale.
Questa nostra convinzione di definizione degli scenari che si prospettano sul piano geo-economico è oltremodo importante per gli effetti che possono determinarsi sulle politiche degli scambi che si aprono nei prossimi dieci anni; queste conoscenze sono necessarie per poter più correttamente operare nel settore della economia applicata e più specificamente della Politica economica per la logistica.
A fronte di un tema macro economico di scala geografica mondiale per il momento non ancora risulta definito un percorso stabile da parte dei grandi organismi internazionali che ci consente anche di ragionare in termini meno congiunturali.

Rocco Giordano

* Corriere della Sera, settembre 2009

in questo numero...

POLITICA DEI TRASPORTI

Per uscire dalla recessione occorre una lettura critica dei dati economici

di Mariano Bella

I dati economici del Paese vengono solitamente registrati con strumenti metodologici che hanno bisogno di essere affinati per tener conto dei cambiamenti strutturali dell'economia che tendenzialmente è sempre più orientata ai servizi soprattutto nei Paesi occidentali. Alcuni settori dell'economia italiana, invece, vengono trascurati, quali il turismo, la logistica, la ricerca, non per colpa della crisi che stiamo vivendo, ma per la nostra «pigrizia» a cogliere le nuove opportunità, attraverso una lettura critica dei dati.

POLITICA DEI TRASPORTI

L'Europa di fronte alla crisi: un survey con gli esperti

di Rocco Giordano

La recessione economica dei Paesi del mondo occidentale, ma anche della nuova Europa, è stata al centro di un incontro di esperti di settore, convocati a Bruxelles dalla Commissione ai Trasporti dell'Unione europea proprio per valutare l'impatto che l'attuale crisi internazionale sta avendo sul settore dei trasporti e in particolare dell'autotrasporto a livello europeo. L'analisi è stata ampia sul piano delle valutazioni per focalizzare l'attenzione sul tema delle infrastrutture, in particolare sulla connettività delle reti, su strumenti finanziari per facilitare il superamento della crisi, sulla formazione per cogliere le nuove opportunità.

LOGISTICA

Modelli di trasformazione del territorio in metropoli e filiere logistiche

di Ennio Forte e Luca Siviero

Il territorio urbanizzato, soprattutto delle aree metropolitane, si presenta sempre più a sviluppo diffuso, con un processo di modifiche nella destinazione d'uso del territorio, che richiede analisi sempre più dinamiche e politiche di intervento capaci di sostenere le scelte degli operatori e dei cittadini. Tali analisi appaiono al momento carenti proprio nella gestioni dei grandi sistemi metropolitani, mentre le aree di produzione e quelle di consumo sono sempre più indipendenti e pertanto il tema della logistica urbana diventa dominante per accompagnare le attività nella logica del processo di filiera.

LOGISTICA

Il terminal intermodale di Mortara inserito nella specificità del pavese

di Raffaele Cattaneo

La Provincia di Pavia rappresenta una sorta di «cuneo» sulla direttrice porti liguri/aeroporto di Malpensa e presenta una «vocazione» allo sviluppo di poli logistici e di tutte le attività ad esse connesse (lavorazione, packaging ecc). Più in generale, la provincia di Pavia si trova nel «cuore» del Nord Ovest d'Italia, ossia l'area che nel suo complesso presenta una interessante dotazione infrastrutturale a livello nazionale. Per questo la Regione Lombardia ha individuato nell'AQST di Pavia 13 interventi, per 700 milioni di euro, tra i quali il terminal logistico di Mortara.

AUTOTRASPORTO

Faccia a faccia tra committenti e autotrasportatori: i punti condivisi

confronto tra Giuseppe Mele e Pasquale Russo

L'osservatorio sui costi, previsto dalla Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica delineato dall'art. 83 bis almeno nella sua impostazione per valutare gli elementi di formazione dei prezzi nel settore dell'autotrasporto, è al centro del dibattito quotidiano che oscilla tra le tesi dei costi minimi e la formazione dei prezzi lasciata al mercato regolato: gli strumenti di analisi ci sono, le tesi sono ormai note, occorre solo la formazione di un tavolo tecnico capace di monitorare i parametri di valutazione sotto il vincolo della sicurezza e della efficienza dei servizi.

RICERCA&INNOVAZIONE

Un sistema di calcolo dei costi per i singoli viaggi dell'autotrasporto

di Umberto Cutolo

Sul prossimo numero della Rivista sarà illustrato ampiamente il funzionamento del modello di valutazione dei costi dell'autotrasporto VEGA (Valorizzazione economica dei servizi di autotrasporto) che può essere consultato sia dagli operatori della domanda che dell'offerta. Una caratteristica peculiare del nuovo strumento di calcolo è che esso oltre a consentire la flessibilità da parte degli operatori di «personalizzare» i propri costi, presenta un'altra caratteristica particolare che è «dinamica» nel senso che tiene conto della variabilità degli elementi di contesto: velocità commerciale, modifiche degli orari di lavoro, livelli di servizio della rete infrastrutturale, ecc.

Oltre il tempo della crisi: per uscire dalla recessione occorre una lettura critica dei dati economici

È necessario cambiare mentalità: l'Italia «era» un Paese manifatturiero quando era un grande Paese in un mondo piccolo.
Ma oggi il 71% del nostro valore aggiunto è nei servizi.
E l'eccellenza e le nicchie non bastano per 60 milioni di persone.

di **MARIANO BELLA**

IL TEMA DI QUESTA RIFLESSIONE è immaginare come l'Italia uscirà dalla recessione. Ma per farlo è opportuno fornire un'interpretazione dei fatti. Propongo, a tal proposito, una lettura critica di alcuni aspetti dell'economia italiana. La critica si riferisce alla visione dominante del funzionamento dell'economia. Tale visione è rilevante in quanto influenza le azioni dei decisori politici. Quindi, alla fine, impatta, in qualche misura, sulle nostre vite di cittadini, consumatori, lavoratori, imprenditori.
Esprimo per titoli schematici - e quindi in modo largamente superficiale ma, spero, lo stesso efficace - il paradigma della visione dominante alla quale si contrappone una possibile *different view*.

Versione dominante.
L'Italia è un Paese trasformatore ed esportatore basato sulla manifattura; i distretti e le medie imprese sono il nerbo del sistema, generando eccellenze sulle 4 «A» (Abbigliamento, Alimentare, Arredo-casa, Apparecchiature); l'Italia, tutto sommato, sta meglio (degli altri), soprattutto rispetto ai Paesi della «crescita a debito»: banche prudenti e famiglie poco indebitate (conta il debito aggregato pubblico più privato, non soltanto quello pubblico) «fanno la differenza».

Versione alternativa.
L'Italia era un Paese manifatturiero ed *export oriented* quando era un grande Paese in un mondo piccolo. Il saldo esportazioni meno importazioni è oggi piccolo, anzi negativo, e il paragone con la Germania è un luogo comune. Nessun destino ci obbliga ad esportare (almeno nell'accezione della versione dominante). Il 71% del valore aggiunto è nei servizi. L'eccellenza e le nicchie sono belle cose, ma non bastano per 60 milioni di teste. L'Italia, tutto sommato, sta peggio (degli altri).

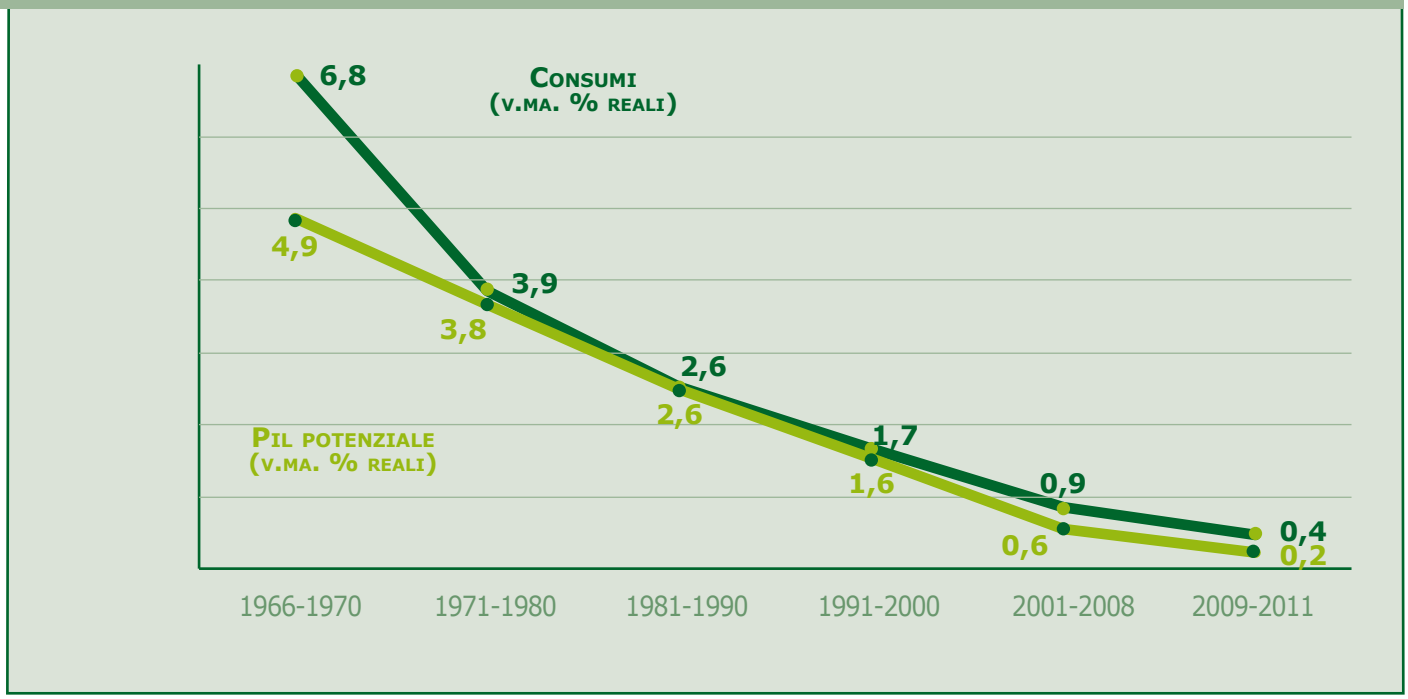
Esportazioni e (mancata) crescita
In ogni caso ci sono alcuni dati di fatto che conviene ricordare sempre. Queste evidenze sono condivise da entrambe le visioni.
La prima riguarda il prodotto potenziale, che è quanto, in media, ciascuno di noi può ragionevol-

***Mariano Bella** è il responsabile del Centro Studi Confcommercio. Di Reggio Calabria, 45 anni, coniugato, economista ed esperto di consumi, Bella, che è stato partner di Prometeia SpA, ha alle spalle un notevole numero di pubblicazioni ed è autore di diversi articoli sulla congiuntura dei consumi. Obiettivo del responsabile del Centro Studi Confcommercio è la costruzione di strumenti di analisi e previsione delle principali variabili economiche: l'evoluzione della spesa delle famiglie, la struttura dei prezzi, la dimensione competitiva sui diversi mercati.*

Questo scritto è una rielaborazione dell'intervento svolto dall'Autore alla Conferenza di Sistema Confcommercio a Giardini Naxos, l'8 ottobre 2009. Le opinioni espresse sono dell'autore e non impegnano in alcun modo la Confcommercio.

Oltre il tempo della crisi: per uscire dalla recessione occorre una lettura critica dei dati economici

Figura 1. L'economia italiana - Dati: PIL potenziale e consumi



Tutte le elaborazioni contenute sono frutto di elaborazioni dell'Ufficio Studi Confcommercio su dati di varie fonti:

***PIL potenziale e consumi**: Commissione UE, banca dati AMECO, aprile 2009, grandezze in valori concatenati, anno di riferimento 2000.*
***Esportazioni di merci e di servizi rispetto alle esportazioni mondiali**: WTO e OECD, grandezze in US$ correnti*
***Crescita delle esportazioni di merci italiane**: WTO, CPB e ISTAT, grandezze in valori concatenati, anno di riferimento 2000.*
***Quote di esportazioni sul PIL di vari Paesi**: Commissione UE, banca dati AMECO, grandezze in valuta nazionale a prezzi correnti.*
***Saldo turistico consumer**: EUROSTAT, grandezze in valuta nazionale a prezzi correnti.*
***Saldo turistico consumer vs. industrie manifatturiere**: Rapporto ICE-ISTAT sul commercio estero, euro a prezzi correnti.*
***Crescita e debito**: OECD e, per USA, BEA-NAICS, grandezze in valori concatenati, anno di riferimento 2000.*
***Debito consolidato**: OECD, NSO e FED RES, grandezze in valuta nazionale a prezzi correnti.*

mente attendersi in termini di miglioramento del reddito personale, in un'ottica strutturale, cioè prescindendo dalle oscillazioni cicliche e da eventi fortuiti (questa è la mia interpretazione non tecnica che do del concetto di prodotto potenziale).
Oggi la variazione del PIL *pro capite* potenziale italiano (**Figura 1**) è addirittura nulla (togliendo allo 0,4% la crescita della popolazione residente; secondo i dati più recenti del Fondo Monetario Internazionale essa è già largamente negativa). Il miracolo italiano sta nei libri di storia. I rilevanti sprechi di cui soffriamo riducono il frutto del lavoro immesso nel processo produttivo, data l'attuale quantità e qualità del capitale privato e pubblico.
Non rifaccio l'elenco dei problemi strutturali ma segnalo soltanto l'insufficienza del processo di accumulazione di capitale umano (oltre che produttivo). Il PIL effettivo nel triennio, si ridurrà molto, di circa il 3% cumulato, quindi più o meno dell'1% medio annuo. Lo 0,4% della figura dice di quanto saremmo cresciuti mediamente in assenza di crisi. Il periodo 2001-2008 è stato già di modestissima crescita se così possiamo definire questa *performance*.
La cosa drammatica è questa, dunque: mentre possiamo ammettere che ogni tanto una crisi accada, non possiamo accettare una crescita strutturalmente debole. Insomma, il problema non è la crisi, ma quello che succede al Paese in assenza di crisi. Come si vede, poi, la correlazione con la di-

... Se il Pil viene fatto per il 71% dai servizi sarebbe naturale attendersi un'attenzione prioritaria a questo mondo, piuttosto che all'industria. Ciò non accade perché si immagina che solo l'industria manifatturiera è capace di sviluppare indotto...

namica dei consumi è strettissima (numericamente è uguale o, addirittura, superiore a quella con il Pil effettivo). Il che ci porta ad affermare che o ricomincia a crescere il nostro potenziale - rimuovendo gli ostacoli allo sviluppo - oppure è inutile sperare in una crescita rilevante dei consumi.
Se consideriamo, inoltre, che gli investimenti durante questo biennio recessivo sono diminuiti del 15%, poiché la crescita dipende dall'accumulazione, concludiamo che il nostro futuro somiglierà molto al nostro passato, caratterizzato cioè da uno sviluppo del benessere del tutto insufficiente rispetto alle legittime aspirazioni dei cittadini-consumatori italiani.
Passando dalle costruzioni teoriche (il Pil potenziale) a quanto è realmente successo (il Pil effettivo), proviamo a confrontarci con il resto d'Europa (almeno). Nel 2008 l'Italia si colloca soltanto poco sopra la media del Pil *pro capite* EU27 (25.800 euro contro 24.600); addirittura sotto se il conteggio viene fatto in standard di potere d'acquisto. Questo è un altro dato di fatto.
Come siamo giunti a essere risucchiati a centro classifica o anche più sotto? Su 27 Paesi europei, l'Italia palesa la peggiore dinamica del Pil *pro capite* reale negli ultimi 13 anni (**Tabella 1**). Il nostro Paese ha sofferto del blocco dello sviluppo della produttività multifattoriale causato, come detto, dall'esiguità dei processi di accumulazione di capitale umano, in primo luogo, cui si sono aggiunti il rallentamento nell'accumulazione di capitale produttivo privato e l'inadeguatezza cronica di infrastrutture pubbliche.
Vi sono poi i casi oggi definiti della «crescita a debito». Spagna, Regno Unito e Irlanda, senz'altro stanno vivendo una riduzione dei consumi privati più forte che in Italia, ma è molto dubbio che i vantaggi conseguiti da questi Paesi - con un tasso ultradecennale di crescita media annua del Pil *pro capite* da quattro a dieci volte il tasso italiano - saranno messi in discussione dalla crisi finanziaria appena superata.
Appare, così necessario e urgente agire per modificare questo stato di cose. Ma le azioni, come detto, dipendono dalle analisi. E a mio avviso oggi il mondo dei servizi viene ancora drammaticamente trascurato, troppo trascurato.
Qui guarderei un dato. Anche in Italia i servizi valgono più della metà del totale consumi. Oggi, quindi, la quota di domanda immateriale è superiore a quella materiale. Cosa che accade già nella produzione, visto che il valore aggiunto dei servizi è pari al 71% del Pil (e anche se assimiliamo i servizi per le imprese all'industria, i servizi rimangono largamente maggioritari). Se prevale la dimensione immateriale non è più centrale la fabbricazione di oggetti ma il ruolo di chi sa interpretare aspirazioni e bisogni dei cittadini, cooperando con loro per trovare soluzioni. C'è da chiedersi come viene interpretata questa evidenza sulla terziarizzazione da parte dei decisori pubblici, i medesimi che stabiliscono la detassazione del 50% degli investimenti effettuati esclusivamente per l'acquisto di macchine per la fabbricazione di macchine (la tabella 28 dell'Ateco, di cui al recente decreto anti-crisi). Se il Pil viene fatto per il 71% dai servizi, al lordo della spesa pubblica, sarebbe naturale attendersi una maggiore, anzi prioritaria, attenzione a questo mondo, piuttosto che all'industria. Perché ciò non accade? Per il semplice fatto che la cultura dominante immagina che solo o principalmente

Tabella 1. L'economia italiana: Dati - Pil effettivo

Fatto 100 il Pil pro capite nel 1995, nel 2011 (secondo le previsioni internazionali) esso risulterà, in termini reali, pari a:

Estonia	204,7
Lettonia	201,7
Lituania	194,2
Slovacchia	193,4
Polonia	185,6
Bulgaria	164,8
Slovenia	163,8
Irlanda	158,1
Romania	155,5
Grecia	152,3
Ungheria	148,7
Rep. Ceca	147,8
Finlandia	146,8
Lussemburgo	138,0
Svezia	129,6
Regno Unito	128,9
Cipro	128,0
Malta	127,2
Olanda	126,1
Spagna	124,7
Austria	124,7
UE 27	124,0
Belgio	118,3
Francia	117,8
Danimarca	117,3
Portogallo	117,1
Germania	115,5
Italia	106,6

Oltre il tempo della crisi: per uscire dalla recessione occorre una lettura critica dei dati economici

Tabella 2. Esportazioni (% sul totale mondo)

Merci	2000	2008
Germania	8,5	9,1
Italia	3,7	3,3
Spagna	1,8	1,7
Regno Unito	4,4	2,8
Stati Uniti	12,1	8,1
Servizi	**2000**	**2008**
Germania	5,3	6,3
Italia	3,8	3,3
Spagna	3,5	3,8
Regno Unito	8,0	7,6
Stati Uniti	18,8	14,0
Totale	**2000**	**2008**
Germania	7,9	8,6
Italia	3,7	3,3
Spagna	2,1	2,1
Regno Unito	5,1	3,7
Stati Uniti	13,4	9,2

l'industria manifatturiera è capace di sviluppare indotto ed effetti di fecondazione del capitale umano attraverso il sapere sviluppato mediante l'attività produttiva.
In altre parole, la manifattura, specialmente esportatrice, viene vista come produttrice di sapere e di innovazione mentre i servizi sono meri veicoli o, al più, strumenti al traino dell'industria.
Questa è anche un'interpretazione etimologica del concetto di servizio, inteso come «servire» in una posizione di subordinazione, non solo economica ma soprattutto culturale. Ed è dalla cultura che dobbiamo partire, addirittura osando una critica del linguaggio dell'economia. Senza parole adatte non si può pensare bene; senza pensare bene male si agisce.
Il primo aspetto sul quale vorrei riflettere è l'idea che l'Italia sia un Paese manifatturiero ed esportatore di merci (**Tabella 2**). La quota di esportazioni italiane sulle esportazioni mondiali diminuisce e ciò è in parte fisiologico (entrata di nuove potenze). Però ammetteremo che nell'ottica di lungo periodo questa debolezza appare crescente, soprattutto per il fatto che non sappiamo esportare servizi. La quota della Germania sulle esportazioni sia di merci sia di servizi è crescente, al contrario delle quote italiane. I dati sono eloquenti: se abbandoniamo l'idea che esportazioni equivalga a esportazioni di merci, allora ammetteremo senza ombra di dubbio che il regno Unito è un Paese più esportatore del nostro. Sembra strano ma è cosi: la stranezza dipende non dalla valutazione corretta e lucida delle evidenze empiriche ma dallo strabismo della visione dominante.
L'essere l'Italia un campione di esportazioni nei confronti del mondo non emerge. Vediamo se siamo campioni di esportazioni nei confronti del processo di generazione del nostro Pil (cioè verifichiamo che il Paese è trainato dalla sue esportazioni; **Tabella 3**).

Tabella 3. Esportazioni (% sul Pil)

	Usa	UK	Ita	Ger
Export beni				
2000	8,0	19,2	21,9	28,9
2008	9,0	17,4	23,6	40,8
Export beni netto energia				
2000	7,8	12,7	20,0	27,2
2008	8,5	7,9	18,9	36,5
Export servizi				
2000	3,2	8,4	5,2	4,5
2008	4,1	11,5	5,3	6,5
Export totale				
2000	11,2	27,6	27,1	33,4
2008	13,1	28,9	28,8	47,2
Saldo X-M in % del Pil				
2000	-3,9	-1,8	0,9	0,4
2008	-4,7	-3,0	-0,5	6,3

Anche in questo caso non si va molto lontani: se consideriamo le esportazioni complessive, compresi i servizi (anche il mondo si terziarizza e non solo con la finanza e le assicurazioni ma anche con i viaggi e i trasporti) la nostra quota di esportazioni sul Pil è pari a quella del regno Unito (il Paese dell'economia di carta, per intenderci), e a distanze siderali dalla quota della Germania.
Di più: il nostro saldo esportazioni meno importazioni è addirittura negativo, cioè il contributo al Pil ha il segno meno (e se includessimo le altre voci della bilancia dei pagamenti, come i trasferimenti unilaterali e i redditi, le cose peggiorerebbero notevolmente). L'aspetto quasi incredibile, se partiamo dalla pubblicistica che sposa la visione dominante, è che tra il 2005 e il 2008 la Germania ha un saldo estero della bilancia di beni e servizi pari a 580 miliardi mentre quello italiano è negativo per 25

... se il modello produttivo di un Paese dipende dalla sua dotazione di fattori allora o il capitale artistico che presupponiamo di avere non esiste oppure il nostro modello di specializzazione non funziona, risultando distorto verso la (scarsa) produzione di valore aggiunto...

Tabella 4. Saldo «turistico consumer» e l'eccellenza dell'industria esportatrice italiana

	Esportazioni		Saldo	
	1998	**2008**	**1998**	**2008**
Fresco trasformato, Pasta e vino	4.618	7.704	3.739	6.292
Vestiario	7.769	13.326	4.673	4.047
Mobili	7.887	9.275	7.039	7.408
Apparecchiature meccaniche e altre	66.545	107.424	22.202	41.380
Totale	**86.819**	**137.729**	**37.654**	**59.127**
Turistico Consumer	26.881	31.570	15.040	15.285

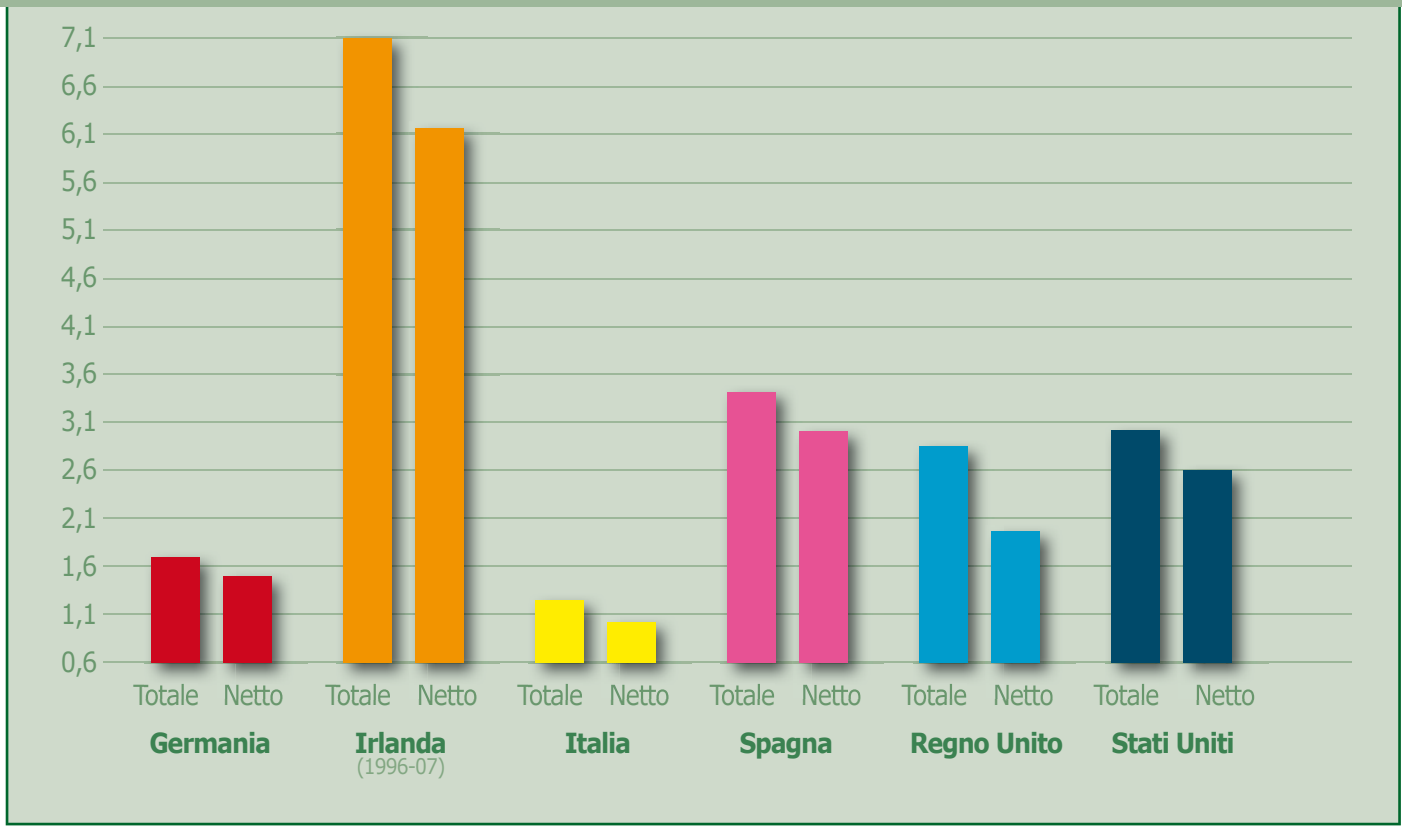
miliardi.
Questo almeno dovrebbe indurre i nostri migliori commentatori a qualche cautela nell'accostare il nostro Paese a quello tedesco, quando tessono l'elogio della nostra industria esportatrice.
Proviamo a guardare un po' meglio alla questione del cosa esportare.
Confrontiamo esportazioni e saldi settoriali delle quattro eccellenze (le quattro A) con il saldo *turistico consumer* (**Tabella 4**), cioè la differenza tra la spesa dei non residenti sul territorio italiano e la spesa dei residenti all'estero. Queste due poste sono regolarmente iscritte alle voci esportazioni ed importazioni della contabilità nazionale, precisamente all'intero delle voci esportazioni e importazioni di servizi.
Il nostro saldo *turistico consumer* vale quasi il saldo delle tre A (le prime tre righe della **Tabella 4**). Ma esso, purtroppo, in rapporto percentuale con il Pil vale solo l'1%. In Austria vale il 2,4%, in Grecia il 3,7, in Slovenia il 3,9, in Spagna il 2,9. Insomma questi Paesi fanno con tale saldo una percentuale del Pil da 3 a 4 volte superiore alla nostra. Sono queste le esportazioni nette che mancano all'Italia. Le esportazioni che hanno bisogno esclusivamente di mettere a reddito l'enorme capitale artistico, culturale, ambientale di cui disponiamo (avendolo ereditato dal passato).
Io credo che tale capitale esista veramente e ciò giustifica e nobilita un esercizio apparentemente stupido: se potessimo portare il nostro saldo al livello percentuale di quello dell'Austria il Pil crescerebbe di circa 23 miliardi di euro; se ci parametrassimo alla percentuale della Grecia di quasi 44 miliardi di euro. In sostanza con il solo saldo turistico consumer faremmo il contributo al Pil delle più rinomate e produttive branche dell'industria manifatturiera ed esportatrice di cui oggi disponiamo (e delle quali siamo naturalmente orgogliosi). Il senso di questi conti è: possiamo ottenere molto di più da questo settore e non è un'affermazione puramente fantasiosa perché il capitale c'è.
Detto in termini un po' più precisi: se il modello produttivo di un Paese dipende dalla sua dotazione di fattori allora o il capitale artistico che presupponiamo di avere non esiste oppure il nostro modello di specializzazione non funziona, risultando drammaticamente distorto verso la (scarsa) produzione di valore aggiunto che prescinde dall'effettiva dotazione di capitale.
Con il risultato poi di generare le insufficienti dinamiche di cui alla **Figura 1**. le quali, infine, sono largamente responsabili della crisi di fiducia che investe oggi le nostre più giovani generazioni (la trappola delle aspettative decrescenti, stigmatizzata da taluni sostenitori della visione dominante come «declinismo»).

Comparazioni: crescita e debiti

Un altro aspetto di questo strabismo culturale è l'attribuire ad altri problemi che non hanno. Mi riferisco al teorema della crescita a debito altrimenti detto dell'economia di carta contro la nostra economia del fare, l'economia vera, l'economia che si vede (nella manifattura e nelle esportazioni, appunto; ma abbiamo argomentato che dovremmo almeno moderare i toni, sulla questione).
Non vale la pena di perdere tempo su questioni metodologiche relative al fatto che la costruzione dei conti nazionali si sviluppa su assi paralleli ma indipendenti (una cosa sono i conti che riguardano come produciamo il Pil, cioè il lato delle risorse, un'altra è, invece, quella di come lo spendiamo, cioè gli impieghi finali).
Affermo semplicemente che o c'è crescita - intesa del Pil - o non c'è. La crescita a debito si può al massimo riferire ai consumi e mai al Pil. Ma qualcuno, lo stesso, potrebbe suggerire, in modo non tecnico, che dalla parte di come si spende il Pil c'è la droga del debito che finanzia i consumi e dalla parte di come produciamo il Pil c'è comunque una

Oltre il tempo della crisi: per uscire dalla recessione occorre una lettura critica dei dati economici

Figura 2. Valore aggiunto reale totale e al netto dei servizi «drogati» (Finanze e immobiliare) V. M. A. % 1996-2008



droga che fa crescere surrettiziamente la produzione di qualche settore (l'accusa ai Paesi dell'economia di carta).

Allora facciamo un semplice esercizio (**Figura 2**): eliminiamo dal PIL tutta la componente dei servizi finanziari e immobiliari, potenzialmente drogata e ricalcoliamo la crescita nel lungo termine in alcuni Paesi, appunto imputati di assunzione massiccia di droga rispetto al nostro comportamento virtuoso. Il risultato lascia lo scenario immutato.

Se si toglie poi anche il valore aggiunto, sempre in termini reali, della branca delle costruzioni (la droga spagnola) le cose non cambiano se non in misura francamente impercettibile. Considerazione: comunque si facciano i calcoli, immobiliare, finanza, costruzioni non modificano, in termini di crescita di lungo termine, le imbarazzanti distanze che separano l'Italia dai *partner* internazionali.

Correlata alla questione precedente c'è pure, e ugualmente non convince, la nuova teoria che non sia rilevante il debito pubblico quanto la somma tra debito privato e pubblico.

A mio parere si possono sommare soltanto grandezze omogenee: il debito pubblico in generale, e quello italiano in particolare, ha finanziato spesa corrente; quindi se si deve sommare a qualcosa lo si aggiungerà alla parte di debito privato che ha finanziato consumi correnti e non acquisti di immobili. L'obiezione che molti immobili in giro per il mondo hanno perso moltissimo del loro valore non si applica: infatti, nei Paesi finanziariamente avanzati l'eventuale discesa del valore dell'immobile molto al di sotto del debito residuo implica la ricusazione del mutuo medesimo (e la restituzione della casa), con la conseguente cancellazione del mutuo dalla sezione dei debiti.

In altre parole, sono presenti nelle statistiche finanziarie sui debiti delle famiglie solo quei mutui a fronte dei quali esiste un immobile il cui valore di mercato è proporzionale al debito residuo.

Il risultato di quest'operazione ci posiziona, come prevedibile, in una situazione ben peggiore di molti nostri partner. Il futuro prossimo e quello più distante sarà influenzato da questa massa di debiti e non dall'esposizione cui sottostà un *asset* liquido o liquidabile.

Molte altre congetture e suggestioni della versione dominante sono facilmente contestabili. Ma non ne vale la pena.

La parte più acuta della recessione e passata e una

... L'impressione è che l'Italia non disponga dei mezzi per uscire presto e bene dalla recessione. Perché non li aveva neppure prima della crisi....

pluralità di indizi, ormai prove, testimoniano una risalita, seppure lenta e di flebile intensità, dei consumi delle famiglie e del Pil in Italia. Ma ciò senz'altro non induce una sensazione di soddisfazione.

Epilogo

Consideriamo in modo compatto le riflessioni fin qui svolte. L'impressione è che l'Italia non disponga dei mezzi per uscire presto e bene dalla recessione. Perché non li aveva neppure prima della crisi. Questa è un'opinione largamente condivisa. Se si guarda alle previsioni di crescita del Pil predisposte dalle istituzioni internazionali o dai più accreditati istituti privati l'Italia si colloca in posizioni peggiori della media dei Pesi considerati.
Ad esempio, nel recente *outlook* del Fondo monetario internazionale (Fmi) (ottobre 2009) appare per il 2014 una crescita del Pil italiano pari all'1,9% contro il 2,9% del Regno Unito. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, almeno in termini di prodotto aggregato, ci sono addirittura dubbi che nel corso del triennio 2008-2010 se ne avverta una riduzione.
Insomma, le prospettive per l'Italia sono identiche a quelle pre-recessione: quando il mondo cresce noi arranchiamo, quando rallenta perdiamo (come nel 2008), quando va in recessione noi ne subiamo i colpi più duri. Allora, sulla base di evidenze statistiche pluridecennali, non è opportuno tornare a parlare dei problemi che differenziano negativamente l'Italia dal resto delle principali economie mature?
È necessaria maggiore consapevolezza tanto di ciò che possiamo, quanto, soprattutto, di ciò che non possiamo fare (esempi: è inutile immaginare di quadruplicare le esportazioni del nostro eccellente olio d'oliva se non c'è superficie agricola utilizzabile; inutile insistere sulle nicchie visto che dobbiamo soddisfare le esigenze di 60 milioni di cittadini).
Dobbiamo insistere sulle eccellenze del *made in Italy* non tanto come fatturato (a quello ci pensano gli imprenditori) bensì come paradigma. Il *made in Italy* è importante perché dobbiamo fare migrare nei servizi, attraverso l'innovazione - magari *soft*, magari *design-driven* - i valori di autenticità, esclusività, personalizzazione, di evocazione culturale legata al territorio: il primo campo di applicazione dovrebbe essere quello del turismo (ma questo termine non è più idoneo a designare la ricchezza potenziale di relazioni produttive e di conseguente creazione di benessere legata alle attività di accoglienza, intrattenimento, fruizione delle città e generazione di esperienze cui vorremmo fare riferimento).
Per la ridefinizione delle politiche, soprattutto quelle orientate all'innovazione e alla produttività nei e dei servizi, per l'adozione di una strategia volta all'effettivo conseguimento delle riforme strutturali così invocate nel nostro Paese, è necessario un cambio radicale di mentalità.
L'alternativa è sotto gli occhi di tutti. È una condanna a vivere in un futuro che tende a riprodurre il passato recente, peggiorandolo, anzi, moderatamente ma costantemente, visto che il resto del mondo non aspetta. ■

Mariano Bella
m.bella@confcommercio.it

NOTA IN MARGINE

Il Direttore dell'Ufficio Studi di Confcommercio traccia con quest'articolo un percorso riflessivo sullo crisi economica, indicando il percorso necessario per migliorare la competitività del sistema Paese, nell'accelerazione di una politica di interventi sui settori che hanno una forte potenzialità di crescita il turismo, l'innovazione e la produttività dei servizi. Su questo punto non possiamo che essere d'accordo, ma ci sia consentito richiamare un aspetto che molto spesso viene trascurato: il tema delle infrastrutture e della logistica sia viaggiatori che merci. L'80% della produzione del reddito del Paese matura all'interno delle aree metropolitane ed è su queste che è necessario definire piattaforme di mobilità capaci di sostenere le politiche di intervento ed allo stesso tempo drenare gradualmente i maggiori costi dovuti alla scarsa competitività dei sistemi di mobilità pubblici e privati. Il Paese sconta ogni anno un maggior costo in termini di mobilità di circa 100 miliardi di euro, che rappresenta una vera e propria «zavorra» che rende i le aree di intervento sempre meno competitivi.
Confcommercio negli anni passati aveva sviluppato un eccellente studio sulle criticità e sui bisogni di mobilità delle diverse aree di mobilità tracciando una «road map» per supportare la rete dei servizi e del commercio nonché delle attività direzionali.
Le egregie valutazioni dell'Autore meritano una attenta riflessione, anche per definire le modalità di intervento e creare un adeguato sistema infrastrutturale ed un efficiente sistema di gestione di servizi, capaci di soddisfare le esigenze degli operatori del commercio e più in generale della mobilità in particolare nelle grandi aree urbane del Paese.

Prima pagina

Quote di comparto gennaio-settembre 2009

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Media
% sul totale dei titoli										
TRASPORTI	7,3	4,7	3,7	6,2	10,0	5,6	6,1	7,6	2,6	**7,4**
% sui titoli dei trasporti										
Aereo	46,5	22,4	16,9	5,6	9,3	36,5	21,2	33,3	16,3	**24,1**
Marittimo	1,3	0,0	3,6	23,4	2,6	0,0	1,7	9,5	2,0	**5,3**
Ferroviario	1,3	5,1	6,0	3,2	1,0	6,7	42,4	4,8	8,2	**7,9**
Stradale	50,9	72,4	73,5	67,7	87,0	56,7	34,7	52,4	73,5	**62,7**

LE PRIME PAGINE DELLE PRINCIPALI TESTATE NAZIONALI NEI PRIMI NOVE MESI DEL 2009

Senza fatti di cronaca crolla la presenza dei trasporti

Archiati i grandi temi che hanno caratterizzato gli ultimi 18 mesi, dal rialzo del costo dei petrolio alla icenda dell'Alitalia, alla crisi del'automobile, le percentuali di presenza dei temi relativi ai trasporti sulle prime pagine dei principali quotidiani nazionali, nel terzo trimestre dell'anno, sono fortemente condizionate da eventi di cronaca. Particolarmente significativo in questo senso l'«avvicinamento» del numero dei titoli dedicati ai trasporti dalle quattro testate generaliste a quello del «Sole 24 Ore». Quest'ultima, infatti, registrava nei primi sei mesi dell'anno una quota di titoli sui trasporti, rispetto al totale dalle cinque testate, pari al 34,4%, contro il 16,3% medio delle altre quattro prime pagine. Il terzo trimestre ha riddotto la prima percentuale al 22,7% e ha incrementato la seconda al 19,3%.

Gli eventi tragici di Viareggio e New York.

Nel trimestre estivo, infatti, il settore dei trasporti ha vissuto, una serie di eventi tragici, come l'esplosione del treno carico di Gpl a Viareggio (luglio) e l'elicottero di turisti italiani precipitato a New York (agosto) che hanno occupato per molti giorni con più titoli le prime pagine dei quotidiani monitorati. L'incidenza di tali eventi hanno portato la quota di titoli sul trasporto ferroviario in luglio al 42,8 (contro quote oscillanti tra l'1,0 e l'8,2 negli altri mesi) sul totale dei titoli del settore e quelli del trasporto aereo in agosto al 33,3%, quota superata quest'anno solo in gennaio, con la conclusione della vicenda Alitalia, e in giugno per l'aereo scomparso sull'Atlantico.

Settembre nero

In assenza dei grandi tempi e di eventi di cronaca, il settore dei trasporti, nel mese di settembre ha registrato una caduta di interesse sostanziata dalla più bassa percentuale di titoli sul settore degli ultimi tre anni: il 2,6% e da alcune notazioni significative:

- 9 giorni senza alcun titolo sui trasporti in prima pagina,
- 0 giornate con la presenza del settore in almeno una delle cinque testate,
- 0 titoli per il settore petrolio,
- un'intera settimana (la prima) senza titoli per i trasporti sulla prima pagina del «Sole 24 Ore».

Il quadro dei primi nove mesi

Nei primi nove mesi dell'anno, sono stati complessivamente dedicati al settore trasporti1,057 titoli su 14.199. La quota principale è ormai stabilmente raccolta dal **trasporto stradale** (62,7% del totale del settore) che guadagna punti per la minor presenza dei settori aereo e ferroviario. Il **trasporto aereo**, infatti, scende al 24,1%, mentre restano fortemente minoritari il trasporto ferroviario (7,9%, nonostante la tragedia di Viareggio) e il **trasporto marittimo** (5,3%, una quota sulla quale continuano a incidere le vicende dei prati somali (aprile).

Nell'ambito del trasporto stradale, mentre scende al 3,2% il comparto del Petrolio, si conferma un certo interesse per il Trasporto pubblico locale (4,2% dei titoli sul trasporto stradale), grazie agli incrementi di febbraio con la polemica sul diritto di sciopero dei pubblici servizi, mentre restano al palo Autotrasporto e Logistica, con lo 0,5 e lo 0,2, pari rispettivamente a 3 e un titolo nell'arco dei nove mesi. ■

Rilevazione gennaio-settembre 2009

	S24	CdS	Sta	Rep	Mes	TOT
Tot. citazioni	315	182	227	182	151	**1.057**
Aereo	58	50	56	49	42	**255**
Marittimo	15	6	16	11	8	**39**
Ferroviario	17	14	23	15	14	**83**
Stradale	225	112	132	107	87	**663**
Petrolio	14	1	2	2	2	**21**
Automobile	152	76	83	68	23	**402**
Sicurezza	8	9	21	7	29	**74**
Traffico	27	17	13	17	19	**93**
Infrastrutture	15	5	5	4	4	**33**
Ambiente	4	1	1	1	1	**8**
TPL	2	3	6	8	9	**28**
Autotrasporto	2	0	1	0	0	**3**
Logistica	1	0	0	0	0	**1**

L'Europa di fronte alla crisi: un survey con gli esperti

La Commissione convoca gli esperti. La diagnosi degli stakeholders: riscoprire il finalismo economico dei trasporti, attivare un fondo europeo per facilitare l'accesso al credito, incentivare i processi di formazione; migliorare la sicurezza attraverso i controlli e la regolazione del mercato.

di **ROCCO GIORDANO**

SI È TENUTO A BRUXELLES un interessante incontro organizzato dalla Commissione Europea, Direzione Generale per l'Energie e i Trasporti, presieduta da **Enrico Grillo Pasquarelli**, coordinatore dei lavori **Brian Bayliss** sul tema «L'impatto della recessione economica sul mercato dell'autotrasporto».

Il superamento della crisi economica che sta attraversando l'Europa è ritenuta una priorità assoluta per il presidente della Commissione, **José Manuel Durão Barroso**, pertanto una ricognizione sulle posizioni degli *stakeholder* in materia, può aiutare a favorire l'individuazione delle soluzioni più appropriate per affrontare il problema nei diversi settori produttivi.

Indubbiamente l'economia europea si trova in una fase di transizione tra il vecchio modello di sviluppo e quello nuovo che si va configurando. Occorre guardare al futuro, con l'ottimismo della ragione, nella convinzione che questo momento può essere l'occasione per meditare e organizzare le risorse per il tempo a venire.

Come esperti dell'autotrasporto, abbiamo sostenuto come negli ultimi due anni il settore si sia andato configurando come un sistema «drogato», orientato cioè sempre più a produrre veicoli-km e con coefficienti di carico tendenti ad abbassarsi sempre di più. In un mercato strutturato su un eccesso di offerta, il risultato è stato una lievitazione del costo con la tendenza a tenere sempre più bassi i prezzi.

L'apertura del mercato europeo a 27 Paesi, ha creato inoltre una competizione anche interna all'Unione, contribuendo ad esasperare ulteriormente il fenomeno dell'abbassamento dei prezzi.

Negli anni passati, inoltre, abbiamo misurato la crescita dell'autotrasporto con un *trend* più incisivo di quello della crescita del PIL. Ma abbiamo prestato scarsa attenzione nel verificare le tonn/km movimentate e i veicoli/km percorsi.

Da una indagine di campo è stato dimostrato che i veicoli-km sono cresciuti molto più delle tonn-km e questo anche per effetto di una spinta da parte della logistica che ha stressato il ciclo di produzione consegna con viaggi sempre più frequenti e carichi meno pesanti. In questo contesto, la crisi ha inciso molto meno rispetto agli altri settori; a nostro avviso perché il mercato è fatto prevalentemente di piccole e medie imprese per cui gli effetti si sono «spalmati» su un numero vasto di imprese.

In questo contesto, la crisi ha inciso molto meno rispetto agli altri settori; a nostro avviso perché il mercato è fatto prevalentemente di piccole e medie imprese per cui gli effetti si sono «spalmati» su un numero vasto di imprese.

Il settore dell'autotrasporto specifico ha fatto registrare un calo dei traffici del 15-20% a fronte di un 25% del totale del settore dei trasporti indicati in **Tabella 1**.

Tabella 1. Andamento dei traffici nei trasporti

Spagna	-33,9
Austria	-20,7
Repubblica Ceca	-19,0
Italia	-9,8
Francia	-5,0

L'Europa di fronte alla crisi: un survey con gli esperti

Il problema del superamento della crisi va affrontato, dunque, prima di tutto con l'individuazione dei punti che la contrassegnano e che sono stati così individuati:

- ciclo dei traffici nazionali -20%
- ciclo dei traffici internazionali -30%
- industria di veicoli commerciali -50%
- costi +7%
- prezzi -10%
- imprese che falliscono +20%
- PIL -4%
- veicoli/km -27%
- tonn/Km -8%.

Le misure da adottare

A fronte di una situazione quale quella descritta qui sopra, le misure da adottare sono state individuate nelle seguenti:

a) riscoprire il finalismo economico dei trasporti, nella convinzione che ci saranno sempre più strutture strategiche anche a supporto dei processi logistici;

b) attivare un fondo europeo per trasporti per facilitare l'accesso al credito richiesto dalle imprese di autotrasporto;

c) incentivare processi di formazione;

d) migliorare il livello di sicurezza del settore soprattutto attraverso i controlli con forme anche di regolazione del mercato.

Rocco Giordano *è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Costantinian University di Providence (Usa). Direttore della sede di Napoli e responsabile degli Studi Economici del CSST dal 1978 al 2006, ha diretto la rivista scientifica «Sistemi di Trasporto». Ha coordinato e diretto innumerevoli studi di ricerca e pianificazione nei settori del trasporto viaggiatori e merci a scala nazionale e internazionale. È autore di oltre 50 pubblicazioni apparse sulle principali riviste specializzate del settore. È consulente del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori per Studi, Ricerche e Sicurezza ed è stato Coordinatore del Piano Nazionale della Logistica e del Patto della Logistica. È Direttore editoriale della rivista online «Sistemi di Logistica».*

Il settore dei trasporti, peraltro, è legato al traffico internazionale e le previsioni sono che non si potrà registrare un recupero prima del 2012, quando il commercio globale dovrebbe finalmente aumentare. Fino ad allora assisteremo al protezionismo dei mercati e un commercio globale molto lento.
Di conseguenza la ripresa sarà più lenta per quei Paesi che dipendono maggiormente dal commercio internazionale. Al contrario i paesi meno dipendenti già dall'anno prossimo riprenderanno con un nuovo slancio.
Il coordinatore del gruppo di esperti, **Brian Bayliss**, ha sottolineato che questa crisi non significa la fine della globalizzazione, ma solo il suo inizio e quando si uscirà da questo forte periodo di assestamento la globalizzazione aumenterà come mai prima d'ora.
Il recupero delle materie prime, infatti, sarà sempre più effettuato in Africa, la loro lavorazione in Cina e la loro vendita negli Stati Uniti e questo ci da un'idea di come la globalizzazione aumenterà sempre più, ma bisognerà attendere perché giunga a completamento.

Il ruolo dei piccoli operatori

Per quanto riguarda le misure per superare la crisi, bisogna innanzitutto riconoscere l'alto grado di flessibilità dei piccoli operatori. Per questo servirebbe incoraggiare la loro formazione per far sì che si possano avvalere dei vantaggi offerti dalle nuove tecnologie. Questo può avvenire anche mettendo in contatto i piccoli operatori coi grandi, in modo che i primi possano usare la tecnologia dei secondi.
Nel corso del dibattito è stato più volte affermato che la mancanza di armonizzazione tra gli Stati membri è un problema rilevante, a questo si aggiunge una disomogenità di applicazione di quelle norme già armonizzate. A causa della crisi, già alcuni Stati membri hanno avuto la «mano leggera per quanto riguarda l'applicazione» di talune normative, il che significa che è inutile continuare in direzione dell'armonizzazione, se il processo legislativo viene vanificato, non avendo poi alcun seguito in quello esecutivo In questo momento, pertanto, è necessario concentrarsi sul secondo processo.
Attualmente la maggiore sfida è quella di non danneggiare il settore con interventi che sembrano dare buoni risultati a breve termine, ma poi a lungo termine finiscono per provocare una distorsione nel mercato. Spesso il tanto richiesto rinvio dell'applicazione di alcune regole, anche se sembra provocare benefici al momento, potrebbe causare in pro-

... C'è comunque una sensazione diffusa che il settore del trasporto si sia comportato molto bene nel periodo di crisi, se paragonato ad altri. Esso, infatti, è riuscito a sopravvivere, mentre quello bancario sarebbe collassato senza gli aiuti statali...

spettiva gravissimi danni per il settore, in quanto significherebbe una distorsione del mercato visibile solo nel lungo periodo.
C'è comunque una sensazione diffusa che il settore del trasporto si sia comportato molto bene nel periodo di crisi, se paragonato ad altri. Esso, infatti, è riuscito a sopravvivere, mentre quello bancario sarebbe collassato senza gli aiuti statali. Partendo da questo presupposto la sfida per il settore del trasporto deve essere quella di uscire dalla crisi più forte di quanto non lo fosse quando vi è entrato. L'attenzione deve essere, perciò, puntata alle misure di breve periodo, che non devono perdere di vista il lungo periodo, nel quale il settore deve risultare rafforzato.

Le conclusione di Grillo Pasquarelli

Ha completato il quadro di sintesi **Enrico Grillo Pasquarelli** sottolineando come le condizioni sono diverse da Paese a Paese e l'ampliamento dell'Unione europea hanno aumentato l'eterogeneità e la complessità del mercato, nel quale è spesso difficile arrivare ad un accordo a 27. Pasquarelli ha anche concordato con quanto sostenuto dal professor **Josè Manuel Viegas**, che propone uno studio su costi per un'armonizzazione del mercato interno stradale programma che la Commissione ha già in animo di fare, anche al fine di regolamentare altri aspetti quali il cabotaggio.
In questo quadro emerge che, alla fine della crisi, il settore dovrà affrontare due sfide:

- il cambiamento climatico e la sostenibilità del trasporto soprattutto quello su strada: è una questione di cui non ci si può ancora occupare in un futuro prossimo, nel quale non ci sono ancora alternative applicabili. Per il momento è sufficiente pensare in termini più pratici e operativi. Inoltre bisogna aggiungere che è molto difficile discutere col settore del trasporto stradale e quello del trasporto ferroviario, quando in questo campo sarebbe necessario. Per il futuro la soluzione ottimale sarebbe riuscire a fare in modo che questi due tipologie di trasporto non fossero più in competizione, ma che cooperassero. Il trasporto stradale sarebbe il primo a trarre i benefici di un sistema integrato.

- trovare le risorse necessarie ad un adeguato finanziamento del settore, al fine di rinnovarne la struttura, tenendo in considerazione che è difficile trovare denaro nelle casse pubbliche.

Un punto focale del programma di intervento auspicato è armonizzare delle regole su tutto il territorio europeo, da effettuarsi attraverso l'attuazione nei singoli Stati del recepimento delle normative europee.

Il ruolo dei piccoli operatori

Il tema della co-modalità o del trasporto intermodale, trova un suo notevole campo di espansione sulle relazioni internazionali che normalmente ripercorrono tracciati storici e che non tengono conto di come si vanno modificando i flussi di traffico o si potrebbero modificare in termini anche di ripartizione modale.
Per il trasporto intermodale dobbiamo rilanciare la politica dei corridoi anche sul piano della gestione dei servizi. Il punto di debolezza dell'attuale sistema è che molto spesso i gestori delle infrastrutture operano con piani di intervento, politiche tariffarie, politiche di gestione di tipo aziendale che prescindono dalla politica di gestione di sistemi integrati.
La possibilità di *joint-venture* tra i gestori delle reti stradali e ferroviarie sui grandi corridoi di traffico potrebbe agevolare non poco la risoluzione di alcune forti criticità di politica europea del trasporto con lo squilibrio modale che diventa sempre divaricante a favore dell'autotrasporto. ■

Rocco Giordano
rocgior@libero.it

leggi&decreti

SICUREZZA
Modifiche al Codice della strada
Norme più severe per la sicurezza
Legge n.94 del 15.07.2009
Il provvedimento incremento di un terzo della sanzione per alcune tipologie di violazioni commesse di notte. L'incremento della sanzione riguarda il superamento dei limiti di velocità, il mancato rispetto della precedenza, la non osservanza della segnaletica stradale, i comportamenti imprudenti in caso di cambiamento di direzione o di corsia o durante altre manovre, il non rispetto dei tempi di guida e di riposo, non tenere comportamenti corretti durante la circolazione sulle strade extraurbane principali.

AUTOTRASPORTO
Lista dei controlli da effettuare
sui veicoli commerciali
Decreto dirigenziale del 14.09.2009
Pubblicato su G.U. n.224 del 26.09.2009
Il decreto determina un modello di lista di controllo per uniformare le procedure dei controlli su strada dei veicoli commerciali. Gli accertamenti indicati nella lista non sono da intendersi come esaustivi e l'attività di controllo può riguardare ulteriori documenti e atti che devono essere conservati secondo le vigenti norme.

AUTOTRASPORTO
Precisazioni sulla scheda di trasporto
e sul formulario di identificazione dei rifiuti
Nota del ministero dei Trasporti del 24.09.2009
Il ministero delle Infrastrutture dei Trasporti ha emanato, a seguito di espressa richiesta da parte del ministero dell'Ambiente, una nota indirizzata al ministero dell'Interno e al ministero dell'Ambiente, al fine di fare chiarezza circa l'equipollenza alla scheda di trasporto o meno del formulario di identificazione dei rifiuti, che deve obbligatoriamente, per legge, accompagnare il trasporto dei rifiuti.

AUTOTRASPORTO
Istituzione di un Fondo di garanzia
per le imprese di trasporto di merci su gomma
Decreto ministero Infrastrutture e Trasporti 27.07.2009
Pubblicato su G.U. n.233 del 07.10.2009
È stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 233 del 7 ottobre 2009, il decreto del ministero per le Infrastrutture e i Trasporti con il quale è stato istituito il Fondo di Garanzia riservato all'autotrasporto, attraverso la costituzione di una sezione speciale nell'ambito del Fondo di garanzia per le Pmi. Il Fondo, istituito con una dotazione di 50 milioni di euro, ha lo scopo di facilitare l'accesso al credito alle imprese, per fronteggiare la grave crisi del settore dell'autotrasporto.

TRASPORTO MARITTIMO
Nuove tratte incentivate
per le autostrade del mare
Decreto ministero Infrastrutture e Trasporti 14.09.2009
Pubblicato su G.U. n.233 del 07.10.2009
È stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 233 del 7 ottobre 2009, il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato ulteriori tratte marittime («autostrade del mare») per le quali viene riconosciuto l'ecobonus. Il provvedimento inserisce tra le rotte incentivabili anche le tratte Civitavecchia-Messina, Savona Vado-Termini Imerese e Marina di Carrara-Castellon de La Plana (Spagna).

SVILUPPO ECONOMICO
Convertito in legge il decreto
con le misure anticrisi
Decreto Legge n.103 del 03.08.2009
Pubblicato su G.U. n.230 del 03.10.2009
Entra in vigore il decreto con le misure decise dal governo per sostenere le imprese colpite dalla crisi economica mondiale.

AUTOTRASPORTO
Modalità di erogazione degli incentivi
per la formazione professionale
Decreto ministero Infrastrutture e Trasporti 06.11.2009
Pubblicato su G.U. n.272 del 21.11.2009
Il provvedimento fissa la modalità di erogazione degli incentivi per la formazione professionale le imprese di autotrasporto, i cui titolari, soci, amministratori, dipendenti o addetti partecipino ad iniziative di formazione o aggiornamento professionale, generale o specifico, volte all'acquisizione di competenze adeguate alla gestione d'impresa, ed alle nuove tecnologie, allo scopo di promuovere lo sviluppo della competitività, l'innalzamento del livello di sicurezza stradale e di sicurezza sul lavoro.

SICUREZZA SUL LAVORO
Modalità di erogazione degli incentivi
per la formazione professionale
Circolare ministero del Lavoro n. 33 del 10.11.2009
La circolare fornisce un quadro unitario di indicazioni per uniformare l'intervento degli organi di vigilanza per l'applicazione dell'istituto della sospensione dell'attività imprenditoriale come misura di contrasto al lavoro irregolare, prevista dall'art. 11 del decreto legislativo n.106/2009.

Modelli di trasformazione del territorio in metropoli e filiere territoriali logistiche

Nelle principali città italiane manca ancora una cultura di logistica urbana. I risultati di questa ricerca potranno costituire un riferimento metodologico per le scelte che dovranno prendere i decisori locali e centrali anche in relazione ai grandi flussi merceologici nazionali ed internazionali.

di **ENNIO FORTE** e **LUCIO SIVIERO**[1]

1. Premessa

IL PRESENTE ARTICOLO rappresenta si basa su parti rielaborate della ricerca «Gli interventi nell'economia urbana per la funzionalità logistica delle aree metropolitane italiane», realizzata a seguito di una convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture - Dipartimento per la Programmazione ed il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, ed il Dipartimento di Economia della Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Napoli «Federico II». Responsabile scientifico Prof. Ennio Forte.

2. Inquadramento della ricerca: i temi trattati

La Cattedra di Economia dei Trasporti e della Logistica del Dipartimento di Economia della Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Napoli «Federico II» è da tempo impegnata in studi e ricerche sulle tematiche della logistica economica territoriale, urbana in particolare, che ha quale obiettivo strategico nel suo campo di indagine la vivibilità del contesto socio-economico urbano. Sono infatti evidenti i danni derivanti dalla congestione del traffico, che si traduce nella catena delle diseconomie esterne che vanno dall'inquinamento acustico ed atmosferico, ai perditempo, all'usura dei mezzi e delle infrastrutture, agli impatti più generali sulla salute.
Nelle principali città italiane non è ancora affermata una cultura di logistica urbana, cioè un governo dei flussi di persone e merci volto al loro equilibrio rispetto alle fondamentali funzioni di trasporto dei pendolari, delle forniture essenziali cicliche dei settori agroalimentare, farmaceutico, ecc. Un nuovo approccio di tipo «logistico» dovrebbe invece far dipendere dai flussi della città le nuove emergenze urbane (attrattori, parchi scientifici e tecnologici, piattaforme logistiche, centri merci, *transit point*, impianti terminali di trasporto, ecc.). Da qui la nascita di un nuovo filone di ricerca che ha ad oggetto la «città logistica» in un tutt'uno con l'esigenza della fruizione delle nuove emergenze architettoniche ed infrastrutturali che, come dimostrano numerosi esempi di città estere, divengono importanti attrattori turistici e concorrono ad elevare la qualità della vita delle città.
La ricerca ha indagato su scala nazionale alcune città con periferie caratterizzate da presenza di aree

[1] Università degli Studi di Napoli Federico II. Pur se frutto di studio congiunto tra gli autori, il presente articolo può attribuirsi a: Ennio Forte, paragrafi 2, 3 e 9; Lucio Siviero, paragrafi 4, 5, 6, 7; paragrafo 8 in comune.

Modelli di trasformazione del territorio in metropoli e filiere logistiche territoriali

industriali dismesse, contesti fisici ed ambientali degradati, basso livello di accessibilità ed emarginazione socio-culturale. In questo contesto si propone lo studio di modelli insediativi logistici quali la «corona logistica», che potrà interessare le periferie nelle cinture urbane dove realizzare le strutture della logistica urbana, con il doppio obiettivo di riqualificarne i contesti, producendo occupazione, recuperando valore e consentendo ai residenti di interagire con le valenze complessive dell'area, normalizzandone l'*habitat*.

Le attività logistiche da insediare sono diverse e vanno dalla cittadella ecologica per il trattamento della filiera dei rifiuti solidi urbani (Rsu), alla cittadella postale per il consolidamento dei flussi di collettame minuto, ad una rete di terminal *bus* integrata con parcheggi, *shopping center*, alberghi, cinema, ecc., alle piattaforme farmaceutiche ed ospedaliere per le forniture e l'assistenza, alle piattaforme agroalimentari, florovivaistiche, alle piattaforme per la *reverse logistics*, ecc. A ciò vanno aggiunte apposite «piattaforme culturali» che vanno dalla città della musica a quella del cinema, a quelle espositive volte alla «conoscenza» ed alla fruizione delle bellezze architettoniche.

Un secondo modello infrastrutturale di tipo logistico riguarda la realizzazione di appositi assi logistici, cioè infrastrutture stradali a scorrimento veloce a supporto delle attività della grande distribuzione organizzata (Gdo) i cui impatti ricadono sui flussi urbani, con evidenti diseconomie sia per i consumatori che per i fornitori. La realizzazione di tali infrastrutture potrebbe prevedere il ricorso al *project financing*, cioè un concorso nell'investimento infrastrutturale da parte degli attori della Gdo. Il settore pubblico potrebbe poi anche prevedere il ricorso a meccanismi del tipo *Versament Transport*, tassa di scopo comunale istituita in Francia dal 1992 e basata sull'introito proveniente da una percentuale dei salari che pagano le aziende con oltre nove dipendenti localizzate in comuni con più di 20.000 abitanti (l'aliquota varia dal 5,5 al 17,5x1000). Tale è un criterio di misura a carico delle imprese beneficiarie della strutture e/o dei servizi di trasporto. La *Versament Transport* rappresenta quindi una forma di partecipazione delle imprese ai costi per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto volte a generare valore.

Secondo le rilevazioni condotte in Francia, la misura non incide sul costo del lavoro né sulla decisione di avviare iniziative produttive in una determinata città. Il suo impatto fiscale è limitato, pari a meno dell'1% del carico fiscale generale. Ad oggi il gettito derivante da questa tassa, applicata dall'85% dei comuni con oltre 20.000 abitanti, copre circa il 40% del costo del trasporto pubblico in Francia. Inoltre, sicuramente innovativa è la facoltà rimessa alle aziende di trasporto di decidere se destinare i fondi a sostegno dei costi di esercizio o a nuovi investimenti. In definitiva, obiettivo prioritario della *Versament Transport* è di dare alle autorità locali la base finanziaria per migliorare la rete di trasporto locale senza dover ricorrere a sovvenzioni e renderle capaci di ridurre i deficit di esercizio.

Un terzo filone di ricerca riguarda l'insediamento di *distripark*, preferibilmente in zone franche retroportuali. Si tratta cioè di verificare le condizioni di attrattività di iniziative immobiliari-logistiche per lo svolgimento di attività a valore aggiunto da svolgere in prossimità di alcuni principali porti commerciali italiani, secondo il modello caratterizzante numerose esperienze rilevate in porti del Mediterraneo, del Nord Europa e in Asia.

La ricerca si propone di valutare i suddetti modelli anche in relazione ad alcune esaltanti esperienze di interporti e poli logistici con riferimento all'Italia e all'Unione Europea.

I risultati della ricerca potranno auspicabilmente costituire un riferimento metodologico per le scelte di logistica urbana e territoriale che i decisori locali e nazionali potranno prendere anche in relazione ai grandi flussi merceologici che si dispiegano sistematicamente sulla rete stradale e ferroviaria nazionale, in provenienza e destinazione, attraverso porti ed aeroporti, dai diversi continenti; cioè i flussi terrestri organizzati nelle reti in funzione delle navigazioni marittime ed aeree. La sensibilità del sistema economico italiano a dipendere dall'autotrasporto merci su strada può rilevarsi dal peso che questo riveste quanto a dimensione del trasportato che ammonta a

Ennio Forte *è professore ordinario di Economia Applicata presso la Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Napoli «Federico II», dove insegna Economia dei Trasporti e della Logistica. Svolge attività di ricerca prevalentemente nel campo della Logistica economica. È autore di numerose pubblicazioni.*

Lucio Siviero *è docente a contratto di Economia Applicata presso le Università degli Studi di Napoli «Federico II» e di Catanzaro «Magna Graecia». Svolge attività di ricerca prevalentemente nel campo dell'Economia dei trasporti.*

Figura 1. Trasformazione territoriale

circa l'80% dei flussi. Allo stesso tempo tale impatto corrisponde ad una scarsa cultura logistica pubblica ed imprenditoriale privata che necessariamente deve comprendere la logistica economica nelle componenti trasporti, terziarizzazione, territorio, transazioni e tempi.

3. Le leve dello sviluppo logistico-territoriale

L'articolazione della ricerca è volta alla promozione dello sviluppo logistico delle aree vaste da trasformare in «filiere territoriali» cioè ambiti territoriali e conurbazioni che presentano un'elevata dotazione di infrastrutture ed attività logistiche. Valga per tutte l'esempio del basso Lazio che potrà vedere nel porto di Civitavecchia, con adiacente interporto in fase di completamento, un efficiente sbocco. La promozione e lo sviluppo logistico viene intesa come cattura e/o generazione di valore e quindi attrazione e promozione di investimenti privati ed interventi infrastrutturali in ambiti attrezzati a supporto dei flussi, anche promossi da azioni ed attività di *marketing* territoriale (agenzie, sportelli, iniziative), anche e soprattutto nelle loro interconnessioni con i flussi logistici di media e lunga percorrenza.
Le leve fondamentali su cui può poggiare lo sviluppo logistico sono quattro, ovvero:

1) *Distripark* e poli logistici quali sbocchi a mare di aree vaste retroportuali e/o aeroportuali;
2) Corone logistiche a servizio di aree vaste;
3) Assi logistici a servizio di aree vaste e della GDO (Grande Distribuzione Organizzata) nelle grandi aree urbanizzate;
4) Nuove emergenze architettoniche per la rigenerazione urbana (Economia della Bellezza) accanto alle leve virtuali quali il *marketing* territoriale e l'infomobilità che nella presente ricerca non prevedono investimenti diretti nell'applicazione modellistica.

La prima leva di sviluppo è il *distripark* retroportuale, struttura logistica a valore per eccellenza, di cui esistono rilevanti esperienze a livello internazionale. Poi vi sono gli *inland terminal* quali interporti, autoporti, centri merci, piattaforme logistiche di vario tipo che caratterizzano le aree vaste da trasformare in FTL, cioè filiere territoriali logistiche. A tal proposito occorre soprattutto distinguere tra funzioni logistiche convenzionali, che riguardano la movimentazione, il deposito ed eventualmente l'intermodalità a supporto della produzione e distribuzione commerciale e funzioni logistiche moderne di incremento del valore tramite operazioni di quasi-*manufacturing* che appunto si realizzano nei *distripark*.
La seconda leva di promozione dello sviluppo logistico urbano è la «corona» o «cintura» logistica, cioè quella parte di territorio, in genere corrispondente alle periferie delle città, nella quale si possono localizzare piattaforme logistiche specializzate che hanno una doppia funzione, ovvero una funzione pubblica nel senso di produrre servizi rivolti alla collettività e una funzione di rigenerazione di tali aree dove si riscontra degrado socio-economico. Si potrà far ricorso all'utilizzo di strutture industriali dismesse da recuperare in spazi con funzioni di logistica territoriale.
La terza leva di sviluppo è stata individuata nell'«asse logistico», inteso quale corridoio urbano plurimodale, rispetto alle esperienze mondiali, dove interagiscono più infrastrutture di trasporto localizzate in funzione dei vari attrattori.
Come si evince dalla **Figura 1**, la trasformazione territoriale delle aree vaste in filiere territoriali logistiche, da un lato, e la trasformazione delle aree metropolitane in metropoli logistiche, dall'altro, costituiscono gli obiettivi della ricerca.
Gli ambiti territoriali di riferimento, dove si studia la funzionalità logistica, possono ovviamente sovrapporsi, nel senso che un'area vasta potrà comprendere un'area metropolitana, viceversa è possibile che un'area vasta non includa un'area metropolitana come, ad esempio, l'area vasta del basso Lazio che si sviluppa come filiera territoriale logistica fino allo sbocco a mare del porto di Civitavecchia con annesso interporto. Nel seguito il problema della localizzazione degli interventi di leva verrà affronta-

to con l'applicazione del modello Acit che utilizza le funzioni proprie della Logistica Economica al fine di evidenziare i potenziali e gli attributi di aree vaste e metropolitane per poi pervenire a liste di priorità territoriali risultanti maggiormente idonee all'insediamento di interventi delle singole leve logistiche. I risultati dell'applicazione del modello pertanto costituiscono l'attuazione di un processo di ottimizzazione di siti territoriali che avvicinano sempre più aree vaste metropolitane alle filiere territoriali logistiche e città logistiche. Come era da aspettarsi, questi risultati premiano i contesti territoriali del nord Italia già più dotati di mercati logistici maturi (servizi ed infrastrutture) e pertanto computati come «saturi» rispetto a quelli del centro e sud Italia risultati più sensibili ad interventi di leva in quanto obiettivamente meno dotati. Vedremo quindi che il modello Acit perverrà a soluzioni che premiano quegli ambiti territoriali più sensibili ad interventi strutturali e infrastrutturali rispetto agli impatti positivi che si potranno ottenere per la funzionalità logistica dei contesti territoriali di riferimento. Questo approccio appare un anello importante del processo decisionale per gli stanziamenti pubblici previsti dal Pon 2007-2013 nel comparto «Reti e Mobilità» che impegna nell'arco degli anni di riferimento, investimenti nel settore pari a 7 miliardi di Euro. Naturalmente nella fase della definizione finale degli interventi sarà necessaria una metodologia di valutazione, l'analisi di progetto costi-benefici *in primis*, ma altresì un metodo di monitoraggio durante le fasi attuative degli interventi e nelle attività immediatamente produttive dopo le fasi di cantiere, che potrebbero consentire di evitare le cosiddette «cattedrali nel deserto», di cui purtroppo il Mezzogiorno registra una significativa presenza.

4. I mutati assetti urbani ed il ruolo dell'area vasta

In molte città italiane sono oramai sempre più evidenti grandi conflitti spaziali tra aree centrali, periferiche e suburbane che l'evolversi di molteplici fattori economici, insediativi, territoriali e di «dinamica sociale» della popolazione, hanno maggiormente acuito e che si ripercuotono in maniera consistente anche sul piano della mobilità di persone e merci.
Fenomeni quali la delocalizzazione e/o la definitiva dismissione di grandi impianti dell'industria tradizionale, in molti casi «pesante» (siderurgica, chimica, petrolifera, meccanica ecc.), avvenuta negli anni '90, hanno lasciato libere ampie porzioni di territorio periferico e in alcuni casi anche semi-centrale, delle città più industrializzate. Tali aree dimesse sono state fortemente compromesse dal punto di vista ambientale tanto che, a distanza di due decenni, per molte di queste non si è ancora provveduto alla riqualificazione ed alla nuova utilizzazione secondo criteri di innovazione urbanistica e di rigenerazione funzionale rispetto alle mutate esigenze delle moderne realtà urbane.
Oltre a ciò, negli anni più recenti si è assistito alla definitiva affermazione della grande distribuzione organizzata (Gdo) che, sotto la spinta di grandi multinazionali del settore, ha conquistato sempre maggiori quote di mercato del commercio multisettoriale a livello urbano, tanto da richiedere spazi sempre maggiori che «naturalmente» trovano riscontro nelle aree sub-urbane nelle quali vi è maggiore disponibilità.
Nel tempo, avendo sottratto consistenti quote di domanda al commercio tradizionale, la grande distribuzione, da un lato, ha incrementato le superfici di vendita e quindi la domanda di spazi sempre maggiori con i cosiddetti *mega-store*, dall'altro, ha generato politiche di concentrazione di medio-piccole unità commerciali nel centri commerciali, se non in veri e propri parchi commerciali, nei quali sono presenti molteplici strutture distributive al dettaglio ed all'ingrosso che raggiungono dimensioni ragguardevoli dell'ordine anche di decine di ettari.
Inoltre, in molti casi, un'ulteriore fenomeno è stato il decentramento di funzioni amministrative pubbliche e private, direzionali e dei servizi (ad esempio sedi di Enti locali e di Università) in poli o centri direzionali, anch'essi in molti casi di grandi dimensioni, che hanno trovato gli spazi necessari in aree sub-centrali se non, in alcuni casi, in aree periferiche (Napoli, Roma, Bari). Inoltre, in modo talvolta speculare ai precedenti fenomeni di riposizionamento territoriale e funzionale, anche nel settore del trasporto merci si sono avuti grandi cambiamenti, in particolare nelle città portuali la rinnovata spinta data al settore della logistica merci dall'incremento del commercio e degli scambi internazionali, ha prodotto la realizzazione di interporti, centri e piattaforme logistiche di varie dimensioni e capacità che, nella maggior parte dei casi, sono andati a localizzarsi in prossimità delle grandi aree metropolitane in connessione con le principali reti di trasporto stradale e ferroviario.
Seguendo traiettorie di sviluppo governate da fenomeni economici dalla grande variabilità di trend,

... in molti settori del commercio e della distribuzione la ricerca di economie di scala e l'aumento di relazioni commerciali hanno generato il riposizionamento di intere filiere distributive, in aree sub-urbane di «cittadelle» settoriali e/o multisettoriali...

tali localizzazioni sono state effettuate in generale a breve distanza dai centri urbani in quanto, in caso di difficoltà settoriali, la vicinanza alle metropoli garantisce dai rischi «commerciali» potendo salvaguardare anche per altri impieghi l'investimento immobiliare. Inoltre, moltissime di tali strutture logistiche operano a servizio della grande distribuzione organizzata (centri di distribuzione - Cedi) e quindi sono posizionate nelle vicinanze dei poli commerciali di vendita, o comunque in posizione strategica a ridosso delle aree periferiche urbane.

Si può affermare che in molti settori del commercio e della distribuzione la ricerca di economie di scala e l'aumento di relazioni commerciali nazionali ed internazionali, causate dalla maggiore apertura dei mercati globali, hanno generato nelle realtà urbane il riposizionamento strategico di intere filiere distributive, in specie all'ingrosso, e la riallocazione in aree sub-urbane di «cittadelle» settoriali e/o multisettoriali nelle quali dette filiere hanno trovato maggiori opportunità di successo e di espansione economica. È il caso, ad esempio, del Cis di Nola in provincia di Napoli, degli outlet dell'abbigliamento a Castelromano in provincia di Roma e presso l'aeroporto di Bergamo - Orio al Serio.

Tali processi di «mutazione funzionale urbana» raramente sono stati accompagnati ed in qualche modo governati da azioni di programmazione e di politica del territorio realmente efficaci e che abbiano saputo anticiparne gli effetti, in particolare sul piano della qualità e della sostenibilità urbana. Molteplici sono le cause di tale «disattenzione» da parte degli organismi pubblici destinati istituzionalmente al governo del territorio. Prima tra tutte probabilmente è stata la frammentazione di competenze e la numerosità degli enti a vario titolo coinvolti nella cosiddetta pianificazione strategica territoriale di area vasta, ovvero quella pianificazione integrata tra una molteplicità di enti, appartenenti ad un unico contesto economico-territoriale, per la definizione e la progettazione di azioni ed interventi i cui effetti dovrebbero leggersi e dispiegarsi all'interno ed all'esterno di un determinato ambito territoriale che, per dimensioni, peso socio-economico ed insediativo, conferisca a tali effetti maggiore efficacia spaziale, capacità di riduzione di diseconomie esterne e di moltiplicazione di esternalità positive.

Alcune esperienze virtuose, almeno da punto di vista dell'impegno congiunto da parte di più amministrazioni, sono state avviate in Italia negli ultimissimi anni attraverso la redazione dei Piani Strategici che rappresentano nelle intenzioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il disegno politico dello sviluppo, di medio-lungo periodo, urbano e di area vasta, che persegue la «competitività in chiave sovra-locale», tramite la costruzione di patti tra gli attori istituzionali, sociali ed economici nella città e nel suo territorio e tramite la promozione di reti di alleanze, nazionali e transnazionali, tra città e tra territori. L'obiettivo di fondo del Ministero è stato quello avviare una serie di iniziative di approfondimento tematico e progettuali al fine di individuare le principali cause di inefficienza spazio-territoriale ed infrastrutturale di numerose realtà italiane, in particolare alcune aree transfrontaliere e alcune aree urbane (aree campione e/o «bersaglio»), sperimentando modelli di intervento capaci di coniugare lo sviluppo locale con il rafforzamento del sistema urbano «policentrico», accedendo alle opportunità di crescita e coesione offerte dalle grandi reti infrastrutturali incentrate sui tre Corridoi transeuropei 1, 5 e 8 che attraversano il territorio italiano, oltre ai terminali ed alle proiezioni marittimo/terrestri delle «autostrade del mare».

L'obiettivo dello sviluppo policentrico reticolare richiede l'individuazione di sinergie tra le reti infrastrutturali e le reti di città. Integrare la localizzazione delle infrastrutture e lo sviluppo delle reti di città significa:

- potenziare le «reti secondarie» ed il loro collegamento alle reti principali;
- favorire un accesso più equilibrato sul piano territoriale al traffico intercontinentale tramite un'adeguata distribuzione di porti marittimi e aerei ed il potenziamento del livello dei servizi e dei collegamenti con il retroterra (Ministero delle Infrastrutture, *Dicoter 2007*).

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pertanto inteso avviare la formazione di veri e propri «progetti di territorio» che, come già detto, si propongono di incrementare la competitività, la rigenerazione del territorio ed il rafforzamento delle connessioni verso i sistemi di livello superiore e di favorire la coesione territoriale. In particolare, per le aree urbane e con riferimento allo strumento «Piano Strategico» si è avviato un processo di programmazione e pianificazione integrata che, potendo anche superare le barriere dei confini amministrativi, offre alle città l'opportunità di affrontare le dicotomie tra le aree di concentrazione dello sviluppo e dell'attrattività e le aree della marginalità sociale e del degrado urbano, riposizionandone le prospettive di rigenerazione fisica, economica e sociale all'interno di una scala territoriale di «area vasta».

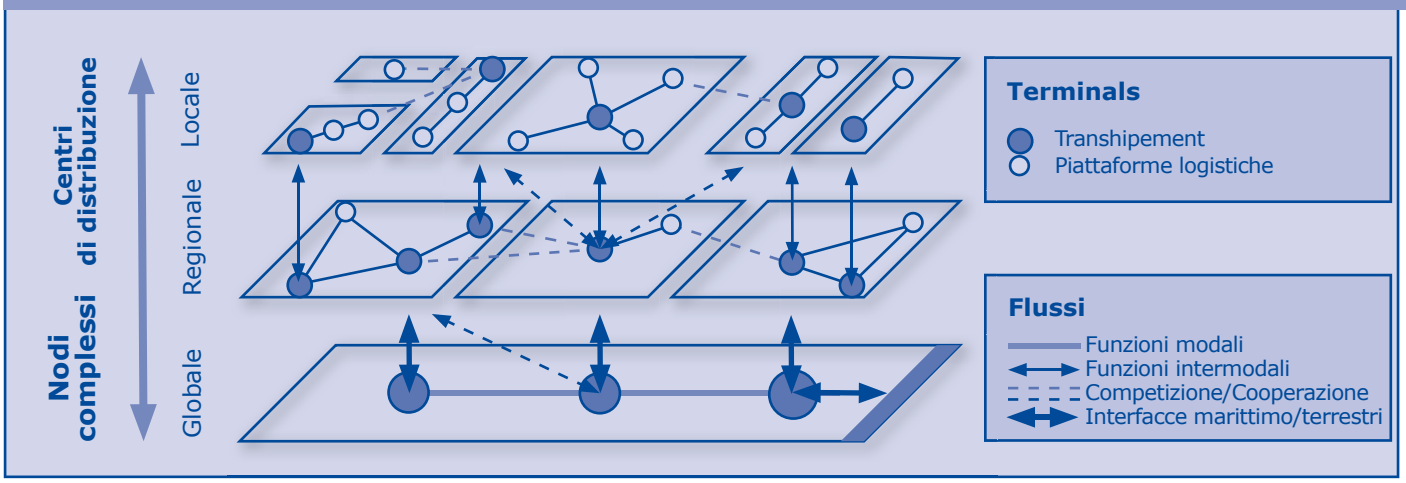
Il Piano Strategico individua e promuove le strategie di sviluppo locale in un'ottica di sistema con le op-

portunità offerte dalle politiche infrastrutturali nazionali ed europee, per coglierne le esternalità, in termini di riduzione delle distanze spazio-temporali tra città e tra territori, di superamento delle perifericità, di costruzione di reti di città motivate e sostenute da strategie di sviluppo complementare praticabili - anche in termini di accessibilità. Il Piano Strategico viene definito lo strumento tramite il quale le città si danno strategie per assolvere al loro ruolo di nodi di eccellenza dell'armatura infrastrutturale europea, nazionale, regionale e di motori del processo di coesione dello spazio dell'Unione Europea. Il Piano si caratterizza come atto volontario, che affida il suo successo alla capacità delle città di promuovere e implementare la vitalità dei «sistemi partenariali» e delle reti delle alleanze, attorno ad obiettivi strategici consapevolmente e costantemente valutati e condivisi, per sostenerli in termini decisionali ed economici, anche sperimentando modelli procedurali, organizzativi e gestionali innovativi e più efficaci nel generare e accelerare il verificarsi di condizioni attrattive di investimenti funzionali a sostenere la qualità dello sviluppo (Ministero delle Infrastrutture, Linee guida Piani Strategici).

5. Accessibilità urbana ed integrazione delle reti

Il profilo specifico dell'accessibilità e della integrazione funzionale delle reti infrastrutturali diviene il fulcro centrale dell'impianto evolutivo più recente delle aree urbane, in specie in contesti ove le nuove esigenze di mobilità «policentrica» e dispersa sul territorio di area vasta (*sprawl*), entrano in conflitto con i tradizionali assetti dell'accessibilità urbana. Infatti, rispetto alla accessibilità alle grandi reti nazionali ed internazionali, il tradizionale modello «centro-periferia» di collegamento diretto tra diversi livelli infrastrutturali gerarchici, ha condotto alla progettazione e realizzazione di assi di trasporto «radiali», sottostimando i fenomeni di «esplosione» dei territori sub-urbani nell'ultimo decennio, sia in termini di insediamenti residenziali, sia in termini di insediamenti commerciali, della distribuzione e della logistica. L'infrastrutturazione stradale di collegamento alla grande viabilità autostradale (raccordi e «bretelle»), in molti casi è stata concepita ed attuata in funzione dell'accessibilità al centro città e, nelle maggiori realtà urbane, anche al collegamento di più quartieri e zone (tangenziali urbane), considerando solo marginalmente l'opportunità di connessione «indipendente dal traffico urbano» tra i nodi delle diverse reti multimodali presenti (centri merci intermodali, aeroporti, porti) e l'effetto di generazione di nuova domanda di trasporto merci e passeggeri indotto dalla stessa realizzazione delle infrastrutture di collegamento alla rete nazionale (raccordi e tangenziali) nonché dalla nascita di poli sub-urbani a diversa specializzazione (direzionale, servizi, commerciale, logistico-distributiva).
Il risultato di tale promiscuità di flussi e dell'assenza di sistemi di regolazione degli stessi (ad esempio per fasce orarie e/o tipologia di traffico) è stato il sempre crescente livello di congestione delle reti urbane ed extraurbane di corona/cintura che producono danni ed esternalità negative diffuse per tutte le categorie di utenti, merci e passeggeri. Si dovrebbe probabilmente cominciare a pensare quindi alla separazione tecnica, economica e funzionale dell'utilizzo delle reti ed a forme di uso secondo criteri di specializzazione a seconda della tipologia di traffico, delle modalità e degli orari di uso delle stesse e del territorio (*land-use*).
Alcuni recenti esempi in Italia di una diversa attenzione alla possibilità di «selezionare» il traffico urbano di penetrazione al centro cittadino, utilizzando strumenti economici basati sul principio della «disponibilità a pagare», fanno comprendere l'importanza della problematica ed il limite alla sostenibilità ambientale ormai raggiunto in moltissimi casi (abbonamenti per accesso alle Zone a Traffico Limitato, «Ecopass», «Road-pricing», «Area-pricing», sistemi elettronici di controllo della velocità ecc.). I sistemi di pedaggio urbano, come quelli introdotti a Londra, Stoccolma e Milano, hanno un impatto positivo sulla densità del traffico. I sistemi di trasporto intelligenti (STI) consentono una pianificazione ottimale dei percorsi, una migliore regolazione del traffico e una più agevole gestione della domanda. L'utilizzo flessibile e differenziato dell'infrastruttura, come sperimentato a Barcellona (corsie flessibili per gli autobus, aree di carico e di parcheggio flessibili), può attenuare la pressione sullo spazio stradale. Il concetto di gestione o «governo» dei flussi completa le tradizionali misure incentrate sull'infrastruttura, influenzando a monte il comportamento dei viaggiatori e spostando il punto focale su scelte di trasporto sostenibili.
L'espansione dell'economia dei servizi crea nuove esigenze di spazio sulle strade. È stato dimostrato che il 40% dei veicoli diversi dall'automobile per uso privato, è costituito da automezzi di servizio (veicoli commerciali, servizi di manutenzione, piccole con-

Figura 2. Corridoi plurimodali, terminali e distribuzione dei flussi *Elaborazione da Rodriguez, 2006*



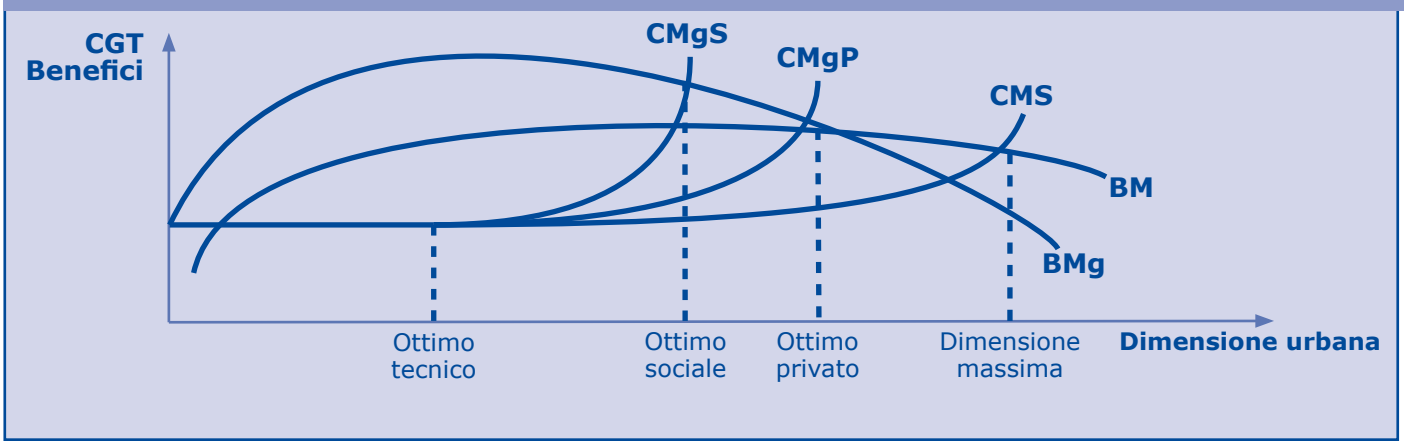
segne ecc.) che percorrono distanze giornaliere elevatissime, con evidenti effetti sui volumi di traffico prodotto in termini di veicoli/km ai quali non corrispondono altrettanti volumi in termini di tonn/km trasportate sulla stessa capacità stradale.
La distribuzione commerciale in zona urbana e in zone ad accesso regolamentato è possibile, ma richiede un'oculata pianificazione dei percorsi onde evitare corse a vuoto, «giri» ridondanti e soste inutili. La distribuzione di merci nel perimetro urbano dovrebbe essere maggiormente integrata nella politica locale e nell'assetto istituzionale. Mentre il trasporto pubblico di passeggeri è generalmente sottoposto alla supervisione del competente organo amministrativo, il trasporto di merci è lasciato interamente alla responsabilità dell'operatore privato. Le autorità locali dovrebbero pertanto considerare l'insieme della logistica urbana – merci e passeggeri – come un unico sistema logistico (Cce, Libro verde, 2007).
Un sistema di trasporto multimodale integra diverse scale geografiche dal globale al locale. Con lo sviluppo di infrastrutture ispirate al criterio della continuità spaziale e funzionale, le aree urbane hanno maggiore accessibilità ai mercati internazionali. La **Figura 2** rappresenta la regolazione e l'ordine dei flussi di un corridoio plurimodale all'interno di un sistema di trasporto multimodale composto da una serie di hub dove convergono reti di trasporto regionali e locali.
A seconda della scala geografica presa in considerazione, la regolazione dei flussi è coordinata a livello regionale e locale (*feeder point*) da centri di distribuzione (DC), comunemente composti da un unico terminal di trasporto, oppure a livello globale attraverso l'articolazione di «nodi complessi» composti dai principali terminali e attività logistiche connesse. Un «nodo complesso» può contemporaneamente avere funzioni modali ed intermodali, in particolare se è l'interfaccia tra diversi modi di trasporto. Alla funzione intermodale si riferisce il complessivo livello di servizio principalmente in termini di integrazione di rete. La rete regionale multimodale converge nei «nodi complessi» che consentono collegamenti con il sistema internazionale di trasporto attraverso la funzione di interfaccia marittimo/terrestre. Più nello specifico, le città portuali sono in molti casi il principale luogo di localizzazione di tale funzione e la containerizzazione ha contribuito particolarmente allo sviluppo di tali interfacce marittimo/terrestri (*terminal*) che sono divenute il luogo di maggiore concentrazione di flussi nel quale diviene determinante l'ottimizzazione tecnico-economica per mantenere e consolidare lo status di *hub*.
Il sistema infrastrutturale di trasporto urbano, nel senso di capitale fisso sociale localizzato, comprendente strade, piste ciclabili, linee ferroviarie, reti di metropolitane, linee di autobus, spazi pubblici, parcheggi, fermate, stazioni ecc., dovrebbe assicurare collegamenti rapidi ed efficienti di tipo «multilivello» tra l'interno della città ed il retroterra, tra le reti urbane e interurbane, nonché con le reti transeuropee dei trasporti (Ten-T) e, tramite accesso diretto o indiretto portuale, collegamenti marittimi di cabotaggio, internazionali ed intercontinentali. È infatti particolarmente importante, anche ai fini della competitività economica del territorio urbano, disporre di collegamenti non congestionati, possibilmente non «promiscui» con il traffico urbano, con gli aeroporti, le stazioni ferroviarie e i porti, nonché con le piattaforme intermodali per il trasporto di merci, in modo da interconnettere le varie modalità di trasporto. Sotto questo profilo emerge in tutta la sua complessità il problema degli agglomerati urbani chiamati ad affrontare la sfida di una migliore accessibilità per l'insieme dei «bacini urbanizzati multilivello» alimentati dallo sviluppo metropolitano, ai quali corrispondono diversi livelli di reti, flussi e funzioni logistiche.
I livelli di rete regionale e locale evidentemente presentano difficoltà operative maggiori per la contemporanea utilizzazione da parte di persone e merci, pertanto, le soluzioni nel medio-lungo periodo non possono che andare verso forme di auto-regolazione dei flussi nel quadro di mercati ispirati alla competizione che dovrebbero tendere alla sempre maggiore concorrenza virtuosa (non rovinosa). I processi di liberalizzazione «governata» e di riforma competitiva delle strutture di mercato tendenti al monopolio naturale (mercati contendibili), favoriscono l'integrazione modale, settoriale e gestionale tra diversi operatori per la creazione di mercati aperti e per un uso ottimale ed autoregolato delle infrastrutture e dei servizi (Forte, 2008). Casi interessanti, ad esempio, in Italia si stanno riscontrando nel mercato

del trasporto pubblico locale attraverso procedure competitive basate su *business-plan* presentati da imprese concorrenti a livello internazionale nel contesto di gare europee.
Il potenziamento infrastrutturale nelle aree urbane già ampiamente congestionate e con enormi problemi di scarsità di risorse territoriali e finanziarie, dovrà essere quindi inserito in processi complessi di pianificazione e programmazione territoriale nei quali le funzioni logistiche (dei diversi livelli di rete) vadano attentamente studiati e valutati alla ricerca delle migliori soluzioni possibili di ottimizzazione simultanea multi-obiettivo, probabilmente adottando criteri di maggiore specializzazione e separazione funzionale tra trasporto di persone e merci. Alcuni esempi in Europa e negli Usa in tal senso sono largamente significativi (corridoi ferroviari solo-merci, raccordi autostradali con porti ed interporti, terminali specializzati per la distribuzione urbana, *transit-point* ecc.), in quanto tesi all'incremento di produttività dell'intero sistema logistico urbano ed al migliore possibile sfruttamento della capacità.

6. Esternalità di rete logistica

In ottica allargata al benessere sociale le attività di trasporto generano anche esternalità negative la cui dimensione può farsi dipendere dal modello di sviluppo che le realtà metropolitane hanno avuto nel passato e che pianificano di avere nel futuro. La congestione, l'incremento di emissioni inquinanti in atmosfera, il livello di rumore, il deturpamento del paesaggio, il consumo di spazio e di risorse naturali, l'incidentalità, sono problematiche sempre più stringenti che tendono fortemente a compromettere la qualità generale dei contesti urbani ed il loro regolare funzionamento socio-economico.
Di particolare interesse per il caso specifico di ricerca di un possibile equilibrio economico di localizzazione urbana o sub-urbana è data in un noto saggio di Baumol e Oates (1988) nel quale si legge che: «un effetto esterno esiste ogniqualvolta le funzioni di utilità o di produzione di un individuo A includono una o più variabili reali i cui valori sono determinati dal comportamento di altri soggetti B. Questi ultimi nel loro processo decisionale non considerano gli effetti del loro comportamento sul benessere di A. Il soggetto B non riceve (o non paga) come compensazione per il suo operato una somma pari in valore ai benefici (costi) apportati ad A».
L'assenza di compensazione è un requisito dell'esistenza delle esternalità per evidenti ragioni, nel caso tale compensazione ci fosse l'interazione verrebbe riportata all'interno delle transazioni di mercato e quindi risolta. La congestione è una esternalità di tempo che ha la peculiare caratteristica di essere per gran parte interna al sistema dei trasporti. Anzi, più precisamente, interna alla modalità che si esamina, la cui gravità è determinata dal numero di utenti che in quell'istante decidono di utilizzare un'infrastruttura di capacità limitata. La localizzazione delle imprese è pertanto fortemente dipendente dal livello di congestione della rete di trasporto, sia in ingresso, per la fornitura di materie prime e semilavorati, sia in uscita, per la distribuzione dei prodotti finiti. Nel caso della grande distribuzione organizzata, la cui logistica di rifornimento è sensibilmente influenzata dal costo della congestione urbana, le scelte localizzative contribuiscono ad alimentarla in quanto gli stessi centri commerciali attraggono consistenti flussi di consumatori che percorrono sempre più chilometri in specie utilizzando la grande viabilità suburbana.
È pertanto di grande rilievo l'analisi dei livelli di equilibrio possibile tra esternalità positive di agglomerazione, nell'accezione generale esposta in precedenza, ed esternalità negative prodotte dall'incremento del traffico veicolare urbano associato in generale alla maggiore dimensione urbana. Ciò introduce al tema dell'ottima dimensione urbana della città sotto il profilo dell'equilibrio e della possibile compensazione sociale degli effetti che la stessa dimensione urbana è chiamata a sostenere. La città, come qualsiasi risorsa economica utilizzata in modo intensivo, entra prima o poi in una fase di rendimenti decrescenti (Camagni, 1993) ed anche i costi di predisposizione di molti servizi urbani essenziali, oltre una determinata soglia, tendono a incrementarsi in misura più che proporzionale rispetto all'utilizzo aggiuntivo di una unità di risorsa produttiva che in tal caso può essere identificata nell'uso dello spazio. Ciò si verifica non solo a causa dei rendimenti marginali decrescenti ma principalmente a causa del fenomeno di produzione di costi sociali marginali crescenti.
La teoria microeconomica insegna che, nei mercati di monopolio naturale, l'eguaglianza tra i costi ed i benefici marginali rappresenta una condizione di efficienza di un sistema economico, in quanto assicura che il benessere totale sia massimizzato (*first best*). La presenza di una esternalità altera questo equilibrio e porta ad una sovra o sottoproduzione

Figura 3. Economie esterne urbane e costo generalizzato di trasporto. *Elaborazione da Richardson e Camagni, 1992*



del bene o del servizio, a seconda che l'esternalità sia positiva o negativa.
Volendo costruire un modello di equilibrio delle esternalità positive e negative prodotte in funzione della dimensione urbana, si possono rappresentare i benefici medi e marginali, ad esempio per le imprese operanti in determinato contesto urbano, derivanti da esternalità di agglomerazione o urbanizzazione crescenti in ragione dell'incremento dimensionale urbano e del relativo grado di specializzazione funzionale.
Inoltre, si possono rappresentare i costi medi e marginali generalizzati di trasporto delle stesse imprese localizzate nel contesto urbano influenzati dalla congestione che comprende sia il costo monetario del trasporto sia il costo del tempo impiegato nello spostamento di merci e persone da un punto di origine ad un punto di destinazione.
Il problema può essere quindi impostato come un'analisi di ottimo sociale in presenza di curve espressione di costi e benefici, privati e sociali, dipendenti dalla variabile quali-quantitativa «dimensione urbana» (**Figura 3**). È evidentemente una rappresentazione esemplificativa di possibili differenti funzioni di produzione aggregata a livello urbano che, come molti studi dimostrano, presentano rendimenti differenti dei fattori produttivi a seconda della dimensione e della complessità strutturale delle città e delle relative aree metropolitane.
All'aumentare della dimensione urbana le economie di agglomerazione generano benefici esterni medi e marginali crescenti sino ad un punto di massimo, in corrispondenza dell'incontro delle due curve BM e BMg, per poi decrescere. All'aumentare della dimensione urbana e della densità di popolazione, inoltre, oltre un dato livello di massimo flusso possibile in funzione della capacità infrastrutturale e della concentrazione veicolare, aumenta il flusso di veicoli transitanti sulla rete e quindi aumenta la produzione di esternalità negative di tempo. Da un certo valore soglia in poi, ogni veicolo aggiuntivo non soltanto si trova ad operare ad un costo privato sempre più elevato CMgP, ma provoca un aumento di costo anche agli altri veicoli già circolanti (curva del costo marginale sociale CMgS), in quanto il suo ingresso nella rete aumenta il complessivo tempo di viaggio. Si determina così una biforcazione tra la curva dei costi marginali privati e quella dei costi marginali sociali.
Poiché il singolo utente considera solo i costi privati e non i costi esterni (esternalità negative) che impone agli altri, si ha un problema di efficienza e di perdita di benessere sociale. Il flusso effettivo tende ad essere quindi più elevato di quello socialmente ottimale. La curva CMS rappresenta l'andamento del costo medio sociale che, all'incontro con la curva del beneficio medio BM, determina l'ipotetica massima dimensione urbana in equilibrio economico-sociale. Gli altri livelli di equilibrio interessati dall'analisi sono l'incontro tra CMgS e BMg che determina l'ottimo sotto il profilo sociale e l'incontro tra CMgP e BMg che determina la dimensione ottimale di equilibrio sotto il profilo privato (nel caso ad esempio l'equilibrio dell'impresa che voglia localizzarsi in un determinato ambito urbano misurando e confrontando costi generalizzati di trasporto e benefici esterni da agglomerazione urbana).
I benefici esterni da agglomerazione urbana possono pertanto essere fortemente condizionati dalla congestione misurata dal costo generalizzato di trasporto che include anche il costo del tempo oltre il costo necessario per coprire la distanza. La congestione può ridurre la densità dei luoghi più urbanizzati e, di conseguenza, rappresenta un vincolo all'agglomerazione in particolare quando la dimensione urbana supera una determinata soglia di equilibrio logistico-territoriale.
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 strada o quella, magari, della sua associazione di categoria, ma in uno sforzo unitario regolato dall'autorità di governo. ■

(segue)

Ennio Forte
forte@unina.it

Lucio Siviero
siviero@unina.it

Technology
Solution

Office
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

abbiamo letto...

ENNIO FORTE

La trasformazione logistica nel territorio urbanizzato

Franco Angeli, 2009

Il volume curato da Ennio Forte, raccoglie i risultati di una ricerca realizzata dal Dipartimento di Economia della Università di Napoli, Federico II, per conto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
Il volume non tratta in maniera specifica temi di politica dei trasporti e/o di Economia dei trasporti, ma di Economia applicata, facendo uno sforzo notevole nel cercare di coniugare la lettura dl territorio, con quello delle infrastrutture e dei servizi.
Un tema di ricerca con questa impostazione non è né semplice, né agevole e diventa ancor più complesso quando il «focus» è la logica e lo sviluppo urbano. Il tema della logistica negli ultimi anni è stato abusato soprattutto in una terminologia generalista: pochi sono stati gli sforzi e gli spunti che hanno puntato a definire valori di riferimento, di accessibilità e connettività delle reti di trasporto, dotazione infrastrutturale e livelli di servizio delle reti, strutture urbane e logistiche, distretti industriali o agglomerazione di imprese, popolazione, PIL regionale e/o provinciale, redditi delle famiglie, ecc.
Il gruppo di lavoro ha utilizzato tutti i parametri di riferimento per misurare attraverso una analisi economico-statitica le potenzialità e le eventuali criticità rispetto allo sviluppo logistico di alcune aree territoriali.
Merito del lavoro è di aver trattato in modo organico tutti gli attributi territoriali ai fini o delle localizzazioni o della valutazione degli impatti che le strutture esistenti possono avere rispetto al territorio di riferimento. Le funzioni obiettivo sono autoregolazione, compensazione, invarianza, trasfersabilità. Queste funzioni vengono misurate su 11 attributi territoriali.
La metodologia utilizzata che l'autore indica come «modello ACIT» segue la tecnica impiegata nell'ambito ESPON («European Spatial Planning Observation Network») fondamentalmente utilizzato per valutare il tempo di accessibilità da e verso tutti i Paesi europei. Pertanto misura non più un indice generico di accessibilità ma il tempo, associandolo alla funzione spaziale, che unitamente agli indici di connettività delle reti restano a nostro avviso in due parametri «chiave» per misurare le performances di un territorio i fini della mobilità.
Il lavoro ha un altro merito: quello di aver accolto nella pubblicazione contributi di giovani ricercatori impegnati nello studio dei sistemi territoriali e in particolare dei trasporti e della logistica. ■

ALESSANDRA COZZOLINO

Operatori logistici
Contesto evolutivo, assetti competitivi e criticità emergenti nella supply chain

Cedam, 2009

Il lavoro si propone di indagare - secondo una prospettiva storico-evolutiva - le origini, gli ambiti competitivi e le prospettive che si presentano agli operatori logistici. A differenza degli operatori tradizionali, che eseguono attività decise a livello strategico ed operativo dal proprio cliente, l'operatore logistico è un'impresa fortemente integrata nel processo produttivo-distributivo e capace non solo di svolgere parte o l'intero processo logistico ma anche di organizzarlo e governarlo per conto dei propri clienti.
L'interesse di ricerca per l'argomento trattato prende spunto, almeno, dai seguenti elementi:

- *l'attualità della tematica dell'«outsourcing» logistico, che assume crescente significato a livello strategico nell'ambito delle scelte imprenditoriali;*
- *la forte dinamicità del settore dei servizi logistici, che determina continue e rapide riconfigurazioni del ruolo degli attori che vi operano;*
- *la registrazione di tassi di sviluppo del mercato dei servizi logistici integrati notevolmente alti, negli ultimi anni;*
- *il mercato potenziale dei servizi logistici in «outsourcing» molto più vasto rispetto alle quote esistenti.*

*Il lavoro è strutturato in tre parti. Nella parte dedicata alle **origini** vengono ricostruite le radici del fenomeno, dalla nascita al consolidamento degli operatori logistici, considerando il modello produttivo della modularità quale ultima frontiera nei paradigmi di produzione.*
*Nella parte dedicata agli **ambiti competitivi** viene proposto uno schema di lettura della fornitura di servizi logistici, che permette di comprendere meglio le caratteristiche strutturali e comportamentali degli operatori logistici, le linee strategiche da loro scelte ed il ruolo di «orchestratore» che alcuni di essi si apprestano a giocare nell'ambito delle più ampie problematiche di governo della «supply chain».*
*Nella parte dedicata alle **prospettive di sviluppo** si illustra come gli operatori logistici più all'avanguardia possano giocare un ruolo di orientamento e supporto alle altre imprese (fornitrici, produttive e distributive) in temi di grande attualità ed estrema crucialità per le «supply chain» del futuro: la gestione degli eventi di crisi e la sostenibilità ambientale.* ■

analisi&sintesi

UN DOCUMENTO DEL FREIGHT LEADRS CLUB

Combinato: senza incentivi, rischi di desertificazione

La prossima legge finanziaria per il 2010 riporterà incentivi per il combinato ferroviario. Il sottosegretario ai Trasporti, Mino Giachino, ha dato assicurazioni in questo senso sia al Transpotec di Milano, il 16 ottobre, che poche settimane dopo, il 3 novembre, nel corso di un incontro con i dirigenti del ***Freight Leaders Council****, che presentandogli uno studio articolato sulle criticità e le difficoltà del settore, aveva chiesto incentivi per 216 milioni di euro, accanto a (e in attesa di) una serie di misure tese a riequilibrare, in una logica di Piano, l'intero sistema nazionale dei trasporti.*

Da definire ancora la somma da stanziare. Di certo c'è solo che le risorse saranno attinte dalla tassa del 5% sui capitali in rientro (il cosiddetto «scudo fiscale»), un «tesoretto» sul quale tuttavia si sono già appuntati gli occhi di quanti vogliono misure di alleggerimento della pressione fiscale (riduzione dell'Irap) o aumento degli impegni in settori sensibili (sicurezza).

Sulla decisione finale, pertanto, influirà il dibattito pubblico e la pressione, più o meno motivata, dei settore che vogliono attingere alle nuove entrate.

In questo senso, il documento del Freigt Leaders Council, l'associazione che riunisce i maggiori operatori del trasporto merci (da Dhl a Eni, da Ibm Italia a Procter&Gamble, da Rfi a Trenitalia, da Autostrade per l'Italia a Tirrenia), è esemplare.

Prima di tutto ricorda che dal 2006, ultimo anno di erogazione degli incentivi stanziati dalla legge 166, al 2009 (previsione di fine anno) si è passati da 27 a 16 milioni di treni/km, con un crollo del 40%. Ciò vuol dire, afferma il documento che, in assenza di immediati interventi del Governo a sostegno dell'intermodalità c'è il «concreto rischio di una desertificazione dei servizi di trasporto combinato nel nostro Paese» e di un «ulteriore abbattimento della quota di trasporto intermodale e combinato».

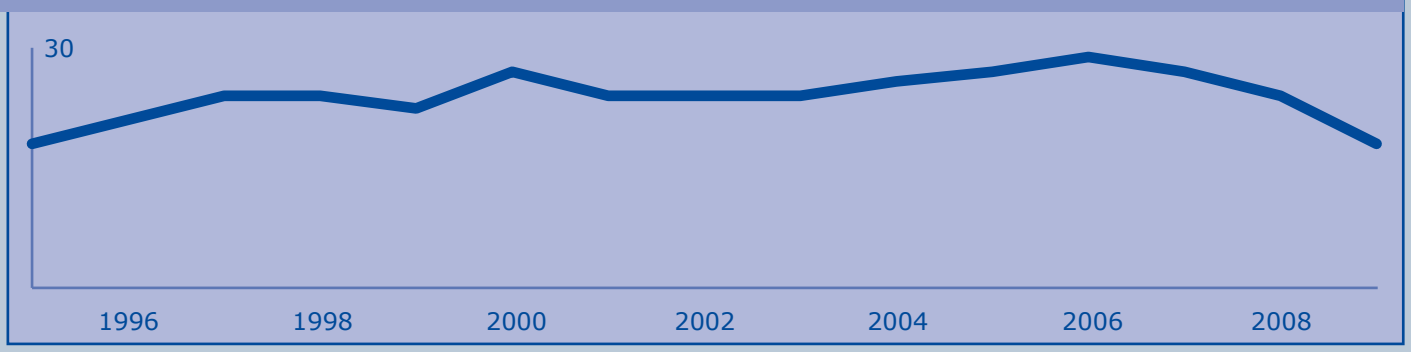
Il documento parte da tre presupposti: le ricadute positive del combinato ferroviario su ambiente, sicurezza, economia, gettito e occupazione, la situazione di squilibrio modale che vede, per di più, il trasporto stradale e quello marittimo sovvenzionati dallo Stato e il quadro europeo dove i contributi pubblici al trasporto ferroviario vanno dai 12 milioni di euro l'anno dell'Ungheria ai 160 della Svizzera.

Flc propone di adottare subito, fin dal 2010, un modello di contributi simile a quello in vigore in Svizzera, che prevede l'erogazione in relazione alla singola unità di carico trasportata, con una quota fissa (correlata ad ogni nuova unità di carico indirizzata al trasporto su ferro) ed una quota variabile (legata alla percorrenza della unità stessa in territorio nazionale). Una prima stima dell'ammontare complessivo di tale contributo, secondo i calcoli del Gruppo di lavoro, si attesta intorno ai 121 milioni di euro, da inserire in un quadro di interventi programmatici coordinati.

L'intervento finanziario, osserva il documento di Flc, dovrebbe servire a salvaguardare il combinato in attesa che si determinino le condizioni di riequilibrio delle modalità, attraverso un intervento (il documento fa esplicito riferimento all'aggiornamento del Piano generale della Logistica che – ha assicurato il sottosegretario – è imminente, perché il combinato ha bisogno,

- ***a.*** *sulle* ***tratte internazionali*** *di favorire «una maggiore penetrazione sul territorio nazionale», per offrire nuove opportunità alle nostre merci proprio grazie al trasporto su ferro che avrà un rilancio dalle ulteriori restrizioni che la Svizzera sta per imporre all'autotrasporto e dall'apertura della Torino-Lione e delle nuove gallerie ferroviarie del Brennero, del S. Gottardo e del Loetschberg.;*
- ***b.*** *sulle* ***tratte nazionali*** *di riequilibrare le direttrici di traffico oggi concentrate sulla direzione Sud-Nord e di contrastare la «forte concorrenza del mezzo su gomma», peraltro «sovvenzionato dallo Stato» che «ha storicamente portato alla determinazione di tariffe ferroviarie molto basse rispetto agli attuali costi di produzione». E per entrambi è indispensabile migliorare l'accessibilità ai e dai porti.* ■

Andamento del combinato in Italia: treni/km (mln)



Il terminal intermodale di Mortara: un polo inserito nella peculiarità del territorio pavese

La Provincia di Pavia è un «cuneo» sulle direttrici porti liguri/aereoporto di Malpensa, inserito del cuore di un'area dove si concentra un'importante dotazione infrastrutturale. Per questo la Regione Lombardia ha deciso di finanziaria una serie di opere, tra cui un rilevante polo logistico.

di **RAFFAELE CATTANEO**

SULLA RETE STRADALE E FERROVIARIA lombarda, che **vale il 9% di quella italiana, si muove il 27% del traffico merci nazionale** mentre per ogni chilometro di rete stradale circolano in Lombardia 60 veicoli per il trasporto merci e sono trasportate 22.900 tonnellate di merci, pari al triplo della media italiana. In Lombardia si concentra anche la maggior parte del **traffico aereo di merci**, che ha in Malpensa un sistema di complesse operazioni logistiche. L'investimento in infrastrutture di trasporto è dunque fondamentale per consentire una adeguata mobilità delle persone e delle merci, tutelando l'ambiente, migliorando la vivibilità urbana e insieme abbassando i costi oggi necessariamente superiori alla media europea.

Il **tema del trasporto merci** è stato proprio di recente oggetto del primo *forum* internazionale per il trasporto ferroviario di merci che si è svolto giovedì 19 novembre a Roma. In particolare, in questa occasione, si è parlato della liberalizzazione del settore.

Su 300 treni merci circa che circolano quotidianamente in Lombardia, circa 80 sono di imprese di trazione ferroviaria diverse da FS/Trenitalia Cargo. È un dato superiore alla media nazionale, dovuto soprattutto al prevalere in Lombardia dei traffici internazionali rispetto a quelli nazionali, ancora ben presidiati da Trenitalia Cargo. Ferrovie Nord Cargo è stata la prima società ad approfittare delle nuove opportunità offerte dalla liberalizzazione del trasporto merci ferroviario: **nel 2001 ha realizzato il primo trasporto «libero»** sulla tratta Melzo-Zeebrugge. Oggi gestisce un traffico in media di circa 20 treni merci al giorno, di cui il 15% su relazioni nazionali, il resto su relazioni internazionali.

In Lombardia il caso più evidente di applicazione pratica delle opportunità offerte dalla nuova normativa è quello che riguarda il terminal di Busto-Gallarate – notevolmente potenziato nel 2005 a seguito di un Accordo di programma promosso dalla Regione –, gestito dalla società svizzera di trasporti intermodali Hupac: essendo uno dei pochi operatori intermodali indipendenti (ovvero non direttamente controllati da società di trasporto ferroviario ex monopoliste), si è trovato nel dicembre 2004 nella posizione di poter indire una procedura di offerta (una vera e propria gara) per la trazione dei suoi treni. Oggi dallo sca-

***Raffaele Cattaneo** è assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia. Nato a Saronno (Varese) nel 1962, si è laureato in Economia e commercio all'Università Cattolica di Milano e ha collaborato con Piero Bassetti durante la sua presidenza alla Camera di Commercio di Milano e con Roberto Formigoni alla presidenza della Regione Lombardia. Eletto nel 1995 consigliere regionale della Lombardia, è membro del Consiglio d'amministrazione della SEA, la società di gestione degli aeroporti di Milano.*

Il testo qui pubblicato è l'intervento pronunciato dall'assessore Cattaneo il 21 novembre u.s., in occasione dell'inaugurazione del terminal intermodale di Mortara (PV)

Il terminal intermodale di Mortara: un polo inserito nella peculiarità del territorio pavese

lo di Busto/Gallarate (che è arrivato a questi livelli di produttività grazie a interventi infrastrutturali favoriti dalla Regione Lombardia) 6 treni ogni giorno sono trazionati da DB Schenker, 2 da NordCargo, 8 da Hupac (che è essa stessa anche impresa ferroviaria) e 40 da SBB Italia.
L'aumento della competitività dell'offerta intermodale dipende comunque da tanti fattori, e uno dei più critici è senz'altro la disponibilità di capacità nei terminal intermodali. E infatti la programmazione della Regione Lombardia mirante al raggiungimento dell'obiettivo di un maggiore ricorso alla ferrovia nel trasporto merci ha agito soprattutto in questo senso.
La programmazione di settore della Regione Lombardia (*Piano del sistema dell'intermodalità e della logistica in Lombardia,* 1999) è stata soprattutto incentrata sull'adeguamento/potenziamento di strutture per l'interscambio ferro/gomma delle merci, che veniva indicato come la principale criticità che affliggeva il settore: quelli lombardi erano in gran parte impianti obsoleti, con caratteristiche spesso insufficienti ad assicurare una gestione economica dell'interscambio, e ormai prossimi alla totale saturazione. Intorno a Milano era prevista l'attivazione dei seguenti nuovi impianti: Segrate, ampliamento Busto/Gallarate, nuovi impianti su rete Ferrovie Nord, Mortara, Montello, Voghera, Bertonico.
In larga parte il programma di interventi è stato attuato, e solo la progressiva attivazione di nuova capacità di interscambio ha consentito ai traffici interscambiati dalla Regione di tenere il passo dell'aumento complessivo dei traffici commerciali.
Inoltre, nella consapevolezza che esiste ancora un margine di miglioramento delle prestazioni dei *terminal* lombardi, una volta che siano risolte le criticità legate alle infrastrutture di accesso, Regione Lombardia **ha promosso un bando (bando POR 2007-2013 relativo agli scali merci**, che fa parte di un gruppo di quattro bandi dedicati al tema della mobilità sostenibile) per il cofinanziamento di progetti tendenti a massimizzare la produttività dei *terminal* esistenti mediante miglioramenti dell'accessibilità (sia ferroviaria, sia stradale).
La risposta a questo bando è stata soddisfacente e in linea con le disponibilità regionali: con risorse di **cofinanziamento pari a circa 35 milioni di euro** sarà possibile attivare investimenti per **opere di miglioria per un volume di oltre 80 milioni di euro**, incrementando ulteriormente la capacità terminalistica regionale e allargando così ancora di più il mercato dei servizi di trasporto ferroviario.

Peculiarità del territorio pavese

Nell'ultimo periodo Regione Lombardia è venuta nella Provincia di Pavia a parlare di infrastrutture. Ricordo l'evento promosso dalla **Camera di Commercio** lo scorso settembre (*La mobilità di persone e merci nell'area pavese a confronto con Milano e Corridoio 24*) e la mostra itinerante *La Lombardia che arriva* che ha fatto tappa nel capoluogo il 23 ottobre.
La Provincia di Pavia[1] rappresenta una sorta di «cuneo» alla cui estremità a sud si incontrano quattro regioni: oltre alla Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna e, separata da pochi chilometri, Liguria. Ciò rende questo territorio un'area che per localizzazione - sulla direttrice porti liguri/aeroporto di Malpensa - presenta una «vocazione» allo sviluppo di poli logistici e di tutte le attività ad esse connesse (lavorazione, *packaging* ecc). Più in generale, la provincia di Pavia si trova nel «cuore» del Nord Ovest d'Italia, ossia l'area che - nel suo complesso - presenta una interessante dotazione infrastrutturale a livello nazionale: circa 165.000 km di rete viaria, circa 4.000 km di rete ferroviaria, circa 31.5 km di accosti portuali in Liguria, un *hub* aeroportuale (Malpensa) e 6 scali internazionali (Torino Caselle, Cuneo Levaldigi, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio, Genova), oltre a diversi importanti valichi alpini.
Il pavese, inoltre, ha una collocazione felice in quanto rappresenta un punto nevralgico per il trasporto di merci e **persone sia a livello di grandi reti europee TEN** - basti pensare al passaggio del Corridoio 24, che, nello stesso quadrante, vede l'innesto con il Corridoio 5 - rendendo questo territorio crocevia di flussi europei di merci e persone.
Regione Lombardia è consapevole dell'importanza delle infrastrutture per il territorio di Pavia. In virtù di questa collocazione strategica, **Regione Lombardia ha individuato nell'AQST di Pavia com-**

[1] Dalla relazione su *La mobilità nel territorio pavese: interventi e prospettive*, realizzata dall'Università di Pavia e presentata durante la riunione del 24 settembre alla CCIAA di Pavia.

...La Regione co-finanzia solo la parte infrastrutturale del polo logistico, lasciando completamente alla società Polo Logistico lo sviluppo della parte immobiliare...

plessivamente 13 interventi per un totale di quasi 700 milioni di euro: si va dall'autostrada regionale Broni-Mortara a interventi di carattere più locale ma essenziali per dare risposte adeguate alla domanda di trasporto dei cittadini e delle merci dell'area pavese.
In generale i **co-finanziamenti regionali** per il territorio di Pavia, sia per migliorarne le infrastrutture che per il trasporto pubblico locale, nel quinquennio 2005-2009, sono stati un totale di circa **312 milioni di euro** con un raddoppio dal 2005 al 2008 (la crescita è stata infatti del 49%).
Vista quindi la naturale vocazione del territorio pavese a essere crocevia di merci e persone, è facile comprendere quanto sia importante la realizzazione del **polo logistico di Mortara**.

Il terminal di Mortara

Il terminal intermodale sorge **nell'area industriale del Cipal** (Consorzio intercomunale per l'alta Lomellina).
Per la sua realizzazione è stata costituita la **Polo Logistico Integrato di Mortara SpA** (Comune di Mortara, Provincia di Pavia, Cciaa, Cipal e Fondazione Banca del Monte di Lombardia), che ha sviluppato il progetto definitivo dell'intervento: 60 milioni di costo complessivo (magazzini+*terminal*), di cui 20.850.000 per il terminal.
Il 57% dei costi di realizzazione del terminal intermodale (pari a € 11.850.000) è a carico della Polo logistico di Mortara SpA: tale Società può sostenere il finanziamento del terminal in ragione: 1) della possibilità di costruire e commercializzare, in area adiacente, i 120.000 mq coperti di magazzini per logistica; 2) della presenza di un cofinanziamento pubblico del terminal stesso. Da parte sua la Giunta Regionale ha approvato nel 2005 il cofinanziamento del *terminal* intermodale per **9 milioni**, secondo le procedure previste dalla legge regionale di finanziamento delle infrastrutture di importanza strategica (l.r. 31/96).
La Regione quindi cofinanzia solo la parte infrastrutturale del polo logistico (primo lotto – terminal intermodale per l'interscambio strada/rotaia dei container e delle casse mobili), **lasciando completamente alla società Polo Logistico lo sviluppo della parte immobiliare** (secondo lotto - magazzini per attività logistiche).
Le caratteristiche del terminal intermodale: Modulo intermodale di tre binari operativi con radice binari elettrificata; fascio di presa/consegna con 4 binari elettrificati; superficie di oltre 100.000 m^2; predisposizione del modulo intermodale per gru a portale; accesso ferroviario elettrificato e segnalamento inglobato nella stazione di Mortara; arrivo/partenza dei convogli direttamente dal terminal, con benefici nella gestione delle manovre e nelle procedure tecnico-amministrative.
La produttività: capacità massima di 9 coppie di treni giornalieri con l'utilizzo di gru a portale.
Servizi e infrastrutture del parco: parcheggi, officina aperta 24 ore su 24, impianto di rifornimento carburante, centro direzionale, sale-meeting, uffici, albergo diurno e notturno, bar-tavola calda, mensa.
L'interporto è immerso in un **«polmone» verde di circa 180.000 m²** che include aiuole, boschi allagabili, fasce arboreo arbustive lungo i corsi d'acqua, le infrastrutture stradali e ferroviarie. Tali interventi testimoniano una **precisa ricerca di valorizzazione del territorio circostante** e compatibilità con l'ecosistema locale e, in particolare, con la vicina Zona di Protezione Speciale «Risaie della Lomellina».
Il terminal *intermodale* di Mortara, insieme a quello di Sacconago, è proprio uno dei progetti al centro del **protocollo di intesa firmato, mercoledì 11 novembre, a Genova**, dal Presidente Formigoni con Mercedes Bresso, governatore della Regione Piemonte e Claudio Burlando, governatore della Regione Liguria. Nel protocollo le tre Regioni si impegnano a coordinare i progetti di sviluppo delle infrastrutture e dei retro-porti. La firma è avvenuta tra l'altro a pochi giorni dallo stanziamento, da parte del Cipe, di **500 milioni di euro per la realizzazione del terzo valico dei Giovi** sulla linea ferroviaria AV/AC, appunto lungo il «corridoio 24» Genova-Rotterdam.
L'area logistica adiacente al terminal di Mortara potrebbe ospitare quindi, pur non esaurendole completamente, anche **funzioni retroportuali rispetto al porto di Genova**, spostando in territorio lombardo molte delle lavorazioni sulle merci che, per ragioni di spazi e congestione, non possono essere svolte in porto. ■

Raffaele Cattaneo
raffaele_cattaneo@regione.lombardia.it

giornopergiorno

6 SETTEMBRE
Roma: ubriaco al volante uccide due ragazze
Due ragazze sono state uccise mentre percorrevano in auto lungotevere di Roma da un automobilista ubriaco. Una terza ragazza ridotta in fin di vita.

10 SETTEMBRE
Crisi dell'auto: GM vende Opel a Magna
Il premier tedesco, Angela Merkel, annuncia che il 55% di Opel sarà acquisito dal gruppo canadese Magna, alleato con la russa Sberbank. Il 10% del pacchetto andrà ai dipendenti.

12 SETTEMBRE
Mini-sanatoria per le multe a Roma
Partirà da ottobre la mini-sanatoria sulle infrazioni commesse in auto dai romani prima del 2004. Il provvedimento riguarda 400 mila automobilisti.

29 SETTEMBRE
Marchionne: «Senza incentivi, impianti chiusi»
L'amministratore delegato della Fiat, Marchionne chiede nuovi incentivi per l'auto. In caso contrario, annuncia, l'azienda sarà costretta a chiudere alcuni impianti.

1 OTTOBRE
Scajola promette 400 milioni per la crisi auto
Il ministro per lo Sviluppo economico, Claudio Scajola, annuncia che per il settore auto saranno stanziati 400 milioni per nuovi incentivi.

12 OTTOBRE
Aeroporti di Roma aumenta il capitale
La società di gestione del sistema aeroportuale di Roma decide un aumento di capitale di alcune centinaia di milioni, per rilanciare l'aeroporto di Fiumicino. Ma i soci chiedono l'aumento delle tariffe.

15 OTTOBRE
Roma: auto sbanda e resta sospeso sul ponte
Un automobile ha sbandato su ponte Vittorio, a Roma, inestendo due persone e finendo in bilico sul ponte. L'autista, 84 ann, era stato colpito da un'ischemia.

17 OTTOBRE
Matteoli: entro l'anno il via alle grandi opere
Il ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Altero Matteoli, annuncia che tre grandi opere sono pronte a partire entro la fine dell'anni: si tratta del Ponte sullo Stretto, della Torino-Lione e del terzo valico ferroviario tra Milano e Genova.

21 OTTOBRE
Utili Fiat a 25 milioni, ma il fatturato frena
Fiat ha chiuso il terzo trimestre 2009 con un calo del 15,9% dei ricavi, un utile di gestione di 308 milioni e un utile netto di 25 (contro i 468 del 2008).

27 OTTOBRE
Scajola sblocca 14,5 miliardi per il Sud
Il ministro per lo Sviluppo economico, Claudio Scajola, sblocca 14,5 miliardi per le Regioni: il 90% sarà destinanto a quelle del Sud. Gli interventi toccheranno anche a infrastrutture, trasporti e logistica.

28 OTTOBRE
Ferrovie: da dicembre Roma-Milano in 3 ore
L'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie annuncia che dal 13 dicembre sarà possibile, grazie ai treni ad alta velocità, andare da Roma a Milano in 2 ore e 59 minuti. da Bologna a Firenze in 37 minuti e da Milano a Napoli in 4 ore e dieci.

2 NOVEMBRE
Crisi auto: in Italia ottobre di vendite record
Segnali di ripresa nel settore auto. In Italia, ottobre registra un incremento record del 15,7%; negli Stati Uniti, la Ford torna in utile per 997 milioni di dollaro, senza aver chiesto aiuti al governo.

3 NOVEMBRE
GM ci ripensa e non vende Opel a Magna
La General Motors decide di non cedere più la Opel, facendo cadere la trattativa, durata mesi, con la cordata russo-canadese capitanata da Magna.

4 NOVEMBRE
Marchionne annuncia 21 modelli Chrysler
L'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, presenta il piano di rilancio di Chrysler: 21 modelli entro il 2014, conti in pareggio nel 2010.

6 NOVEMBRE
Il Cipe sblocca 8,8 mililardi per le grandi opere
Ripartondo le grandi opere. il Cipe ha sbloccato 8,8 miliardi per finanziare, fra l'altro, il Ponte sullo Stretto di Messina, il terzo valico ferroviario tra Milano e Genova e la Pedemontana lombarda.

20 NOVEMBRE
Marchionne: chiuderò alcuni impianti italiani
L'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, è pronto a discutere con il governo i piani del gruppo, ma annuncia che comunque saranno chiusi alcuni stabilimenti.

Faccia a faccia tra committenti e autotrasportatori: i punti condivisi

L'83 bis e l'Osservatorio sui prezzi, i pagamenti ritardati e la subvezione, la crisi e la politica dei trasporti, la logistica e gli interventi di sostegno. Confronto pubblico sui principali nodi del settore tra Giuseppe Mele (Confindustria) e Pasquale Russo (Conftrasporto)

a cura di **UMBERTO CUTOLO**

NEL CORSO DI UN SEMINARIO INTERNO, tenuto da Conftrasporto il 26 settembre scorso presso l'Hotel Duca d'Este di Tivoli (Roma), si è svolto un faccia a faccia - introdotto dal presidente dell'associazione, **Paolo Uggè** - tra **Pasquale Russo**, segretario di Conftrasporto, e **Giuseppe Mele**, vice direttore delle politiche industriali di Confindustria, che ha toccato le questioni di maggior interesse del settore.
Ecco una sintesi delle risposte di entrambi i protagonisti del dibattito sui singoli temi.

L'introduzione di Paolo Uggè

Conftrasporto ha sempre cercato il confronto con la committenza e ha lavorato intensamente per favorire l'intesa con tutte le forze rappresentative e arrivare alla riforma dell'autotrasporto. Ora quella riforma bisogna portarla avanti, ad di là delle incomprensioni, dei comportamenti non sempre in sintonia con le disposizioni di legge, sia nel campo dell'autotrasporto che in quello della committenza. Ma per riuscire a dare un assetto stabile a questo settore si deve recuperare il confronto fra chi produce beni e li fa trasportare e coloro che effettuano il trasporto. Sarebbe un salto di qualità positivo per tutti, riducendo gli spazi di quanti cercano di lucrare sulla disorganizzazione del settore, agendo da intermediari e mettendo in difficoltà le vere imprese di trasporto.
L'ultima vicenda - ed è questa l'occasione che ci ha indotto a proporre al dottor Mele questo confronto - è la decisione presa in agosto dal ministero dei Trasporti di modificare la scheda di trasporto, non introducendo delle semplificazioni, ma delle complicazioni. Noi ci eravamo dichiarati subito disponibili a trovare soluzioni che semplificassero sia l'attività delle imprese che sono chiamate a redigere il documento, sia ovviamente delle imprese di autotrasporto. Ho letto le critiche, molto forti, che il vice presidente di Confindustria, Cesare Trevisani, ha fatto sulla scheda di trasporto dopo l'emanazione della seconda circolare e allora ho lanciato

__Giuseppe Mele__ è vice Direttore di Confindustria, per l'Area Politiche industriali, Economia della Conoscenza, Europa e internazionalizzazione che si occupa, fra l'altro, di politica dei trasporti e della logistica, politica industriale e della concorrenza, programmazione infrastrutturale e regolamentazione degli appalti e dei servizi pubblici locali.

__Pasquale Russo__ è Segretario generale di FAI/Conftrasporto dal 2003. Laureato in giurisprudenza all'Università di Napoli, ha iniziato nel 1996 come Segretario Provinciale della FAI di Napoli per diventare nel 1998 Segretario Regionale della Campania. Nel 2002 è Vice Segretario Generale.

questa proposta: perché non ci mettiamo intorno a un tavolo e, se tutti siamo d'accordo - come pare - sull'obiettivo da raggiungere?
Credo che sia possibile trovare una soluzione tecnica che non penalizzi le imprese committenti, ma che consenta anche alle imprese di autotrasporto di avere lo strumento utile a raggiungere l'obiettivo e cioè il rispetto delle regole sulla sicurezza e l'applicazione del principio della responsabilità condivisa.

L'83 bis e i contratti scritti

Mele
Innanzitutto, ringrazio Conftrasporto, Paolo Uggé e Pasquale Russo per l'invito e per l'opportunità di un'incontro che riesca almeno a chiarire le nostre rispettive posizioni, fuori dalla retorica e dalle strumentalizzazioni che spesso caratterizzano i rapporti tra rappresentanze economiche, anche nel settore dell'autotrasporto. Venendo al merito del primo tema di questo dibattito, bisogna ricordare che l'83 bis regola i rapporti economici tra controparti, ma è stato discusso soltanto da una: noi siamo stati tagliati fuori dal confronto col Governo, nonostante le nostre giuste proteste per una unilaterale definizione delle regole su contratti di diritto privato. Nel merito, l'83 bis nasce da un'esigenza che anche la committenza riteneva giusta: come preservare i corrispettivi riconosciuti ai vettori dall'impennata dei prezzi del gasolio o comunque dalla loro notevole oscillazione. Su questo non abbiamo avuto nessun problema. Ma, nel momento in cui l'83 bis è diventato una norma per dare una base tariffaria minima, più o meno obbligatoria, non siamo stati più d'accordo, perché significava smentire la liberalizzazione che tutti avevamo voluto e ottenuto. Per di più, l'impianto stesso dell'83 bis non è convincente; ed è persino controproducente anche per il bene stesso dell'autotrasporto, perché orientato esclusivamente sui costi d'esercizio dell'automezzo, non sull'impresa. I costi di una vera impresa, però, non comprendono soltanto quelli dell'automezzo. È evidente che la norma è stata impostata esclusivamente sulla microdimensione, o addirittura sul monoveicolare. Ma c'è una parte sempre crescente dell'offerta di autotrasporto, quella più imprenditoriale, che l'83 bis sostanzialmente non considera, anzi penalizza. Quindi estendere, come si sente dire in queste ultime settimane con sempre più insistenza, meccanismi di tariffazione obbligatoria ai contratti scritti, cioè ai rapporti tra vettori e committenti più trasparenti e fondati sulla qualità della prestazioni e sul riconoscimento del loro valore, sarebbe un assoluto controsenso, perché appiattirebbe tutto il mercato dell'autotrasporto verso il basso, verso le imprese meno efficienti e più *border line* in tema di regolarità e sicurezza. Sono altre le misure a cui dovremmo pensare.

Russo
L'83 bis è anche frutto di una mediazione, conseguente alla contrarietà delle commissioni parlamentari di far passare la «tariffa antidumping» contenuta nell'accordo scaturito dal fermo del 2007. Ma non sono d'accordo con Mele sul contratto scritto. La norma introduce parametri riferiti alla necessità di garantire la tutela della sicurezza stradale, quindi è un valore superiore che non può essere derogato o derogabile nemmeno da accordi tra le parti. Ma forse c'è un'altra strada: stiamo discutendo proprio in questi giorni un accordo importante, quello dei chimici. Se si arriva ad un accordo tra le parti (associazioni di trasportatori e associazioni di committenti) che decidono autonomamente come regolare i loro rapporti anche economici, quegli accordi possono superare la questione del contratto scritto e del contratto non scritto, perché se c'è un accordo fra le parti, non c'è bisogno di una legge. E dico di più: si potrebbe anche incentivare la stipula degli accordi di settore, alleggerendo le incombenze previste dalla legge: a cominciare dalla scheda di trasporto.

L'Osservatorio

Mele
L'Osservatorio fu immaginato come un soggetto tecnico che elabora, attraverso rilevazioni, indagini e studi, degli indici di riferimento, da utilizzare in termini eventuali, non sistematici, in sede giudiziale in caso di controversie in materia di corrispettivi. Con l'83 bis all'Osservatorio sembra sia stata invece attribuita quasi una funzione di regolazione del mercato, ma senza averne la titolarità, le caratteristiche e soprattutto la competenza. La questione dei para-

... Mele: «La sicurezza basata sui parametri di costo rischia di essere solo strumentalizzazione politica». Russo: «L'insicurezza scaturisce dalla necessità di rispondere a una domanda che chiede solo di pagare di meno»...

metri elaborati dall'Osservatorio e provvisoriamente dal Ministero ci sembra estremamente sottovalutata, perché essi hanno una funzione regolatoria del mercato tutt'altro che irrilevante; come accennavo precedentemente, se i parametri premiano le imprese inefficienti, vengono spiazzate quelle più efficienti, quelle che investono in mezzi e sicurezza. Con l'art. 83 bis, la funzione dell'Osservatorio diventa un'altra, direi completamente avulsa dagli equilibri definiti dal decreto 286. Se poi si vuole estendere l'applicazione dei parametri anche ai contratti scritti, allora in un modo o nell'altro si ritorna alle tariffe obbligatorie. E le tariffe obbligatorie, fin quando il mercato dell'autotrasporto è condizionato da un'eccessiva pressione competitiva sull'offerta, sono fatte solo per essere eluse. Dunque, se non affrontiamo il nodo del mercato dell'autotrasporto, torneremo sempre a logiche di natura dirigistica; cioè a qualcuno che dice: «Questo è il costo giusto». Ma giusto per chi? Per chi ha mezzi Euro 2? Perché è su questi mezzi che i parametri finora pubblicati sono stati tarati.
Parlare di sicurezza basata su parametri di costo imposti rischia allora di essere solo strumentalizzazione politica. La questione della sicurezza esiste, è un problema serissimo e va affrontato non con i parametri dell'Osservatorio, ma con gli strumenti giusti: controlli, regole, qualificazione degli autisti, tecnologie e investimenti delle imprese. Sotto questo aspetto, gli accordi di settore possono dare un grosso contributo, anche se in questa fase congiunturale sono più difficili da negoziare, ma qualcosa torna a muoversi. Certo, non possono dire quali sono i corrispettivi, perché altrimenti si farebbe cartello, ma dare indicazioni puntuali sulle prestazioni tecniche e qualitative richieste e definire livelli di incidenza di questi costi sui corrispettivi si può. Ma permettetemi di aggiungere una nota polemica: certo che si resta quantomeno perplessi se in una bozza di accordo l'obbligo della scheda di trasporto diventa oggetto di negoziazione, cioè lo strumento al quale, con eccessiva retorica, è stata attribuita la capacità di risolvere i problemi della sicurezza stradale, facendo anche confusione sulla sua finalità, quella di fare trasparenza sulla filiera dei soggetti coinvolti, non della merce.

Russo
Il mercato non è fatto solo da imprese che producono merce e che si rivolgono direttamente al proprio trasportatore, ma anche di tanti soggetti che cercano di speculare sui costi. Il mercato - purtroppo sempre più, e per questo siamo dovuti ritornare ad uno strumento di rigidità - ragiona soltanto su chi fa pagare meno.
Certamente siamo condizionati dal fatto che c'è uno squilibrio tra domanda e offerta, ma è giusto portare l'autotrasporto, un settore che come tu hai detto è così importante, in una situazione in cui non si può più fare il mestiere rispettando le regole? Vogliamo parlare dei vettori stranieri che dormono nelle cabine e che non hanno documenti? Questa non è sicurezza. Ma da cosa scaturisce? Dalla necessità di rispondere all'unico elemento che conta nel settore del trasporto: devo pagare di meno. Siamo stati noi a proporre la tolleranza zero sulla guida, la necessità di sanzioni più pesanti per chi viola determinate norme, l'aumento dei controlli, perché il nostro obiettivo è che non ci sia qualcuno dall'esterno che ci dica qual è il prezzo del trasporto. Se domani mattina il governo ci garantisse un numero di controlli sufficienti, con pattuglie dedicate all'autotrasporto, noi diremmo: liberalizziamo tutto. Non vogliamo la scheda, non vogliamo niente, perché siamo capaci di fare impresa. Ma dato che questa garanzia stenta ad arrivare, abbiamo la necessità di avere uno strumento dirigista che regoli il mercato come l'Osservatorio.

I TEMPI DI PAGAMENTO

Mele
Il problema è molto serio ed è diventato ancor più critico a seguito della crisi. Alcuni Paesi hanno reagito dettando regole drastiche per tutti: pubblica amministrazione e soggetti privati.
Se si ragiona in questi termini di regole generali rigorose, non limitate ad un solo settore, come vorrebbero alcune associazioni di autotrasporto, siamo d'accordo.
Il problema è che basta un anello debole a generare ripercussioni su tutta la catena dei pagamenti: se un'impresa è costretta a pagare il fornitore-trasportatore a 30 giorni - e se non lo fa, scusate la battuta, le «mettono le manette», come vorrebbe qualche associazione di vettori - però il suo cliente è la pubblica amministrazione che arriva, come nel settore della sanità, anche a 400 giorni di ritardo, secondo voi come va a finire? La regola del pagamento entro un determinato termine deve quindi essere rigida e uguale per tutti.

Faccia a faccia tra committenti e autotrasportatori: i punti condivisi

Russo
L'articolo 83 bis prevede un termine tassativo di 30 giorni per il pagamento delle fatture di trasporto, salvo patto contrario, nel senso che è riconosciuta l'autonomia negoziale delle parti.
È vero che qualcuno costringe il trasportatore a firmare tempi più lunghi, ma all'inizio del suo *iter* la norma non dava la possibilità giuridica di negoziare il termine di pagamento, ma sia la commissione Affari costituzionali che il ministro per il Rapporti con il Parlamento sulla base di un'informativa dell'*Antitrust* la bocciarono.
Il problema è che noi avevamo una norma valida solo per l'autotrasporto. Se fosse stata per tutti, come prevede una proposta di direttiva europea, il problema non si porrebbe.

La subvezione

Mele
La subvezione è come il subappalto, che è in tutti i settori economici; come per tutte le forme di cessione/trasferimento a terzi di attività proprie ci sono problemi, perché dietro queste operazioni possono nascondersi comportamenti scorretti, se non proprio illegittimi. Qui torniamo al problema di fondo dell'autotrasporto, l'eccesso di offerta, per cui la subvezione è un fenomeno diffuso che, addirittura, può essere portato avanti non solo da un primo a un secondo vettore, ma anche fino a «n» vettori, per cui si può creare e alimentare un circuito perverso e pericoloso anche ai fini della sicurezza. Quindi, credo che una regolamentazione della subvezione sia necessaria. Se vogliamo evitare che ci sia subvezione su subvezione, bisogna mettere un limite e dei vincoli di regolarità. Questo però, sinceramente, sta già emergendo in alcuni accordi di settore. Il problema ora è se estenderne l'applicazione negli accordi volontari, a partire da settori come le merci pericolose, dove il committente ha bisogno di tenere sotto controllo anche tutte le fasi del trasporto, o andare verso una norma generale che però, a mio giudizio, dovrebbe far parte di una regolamentazione complessiva, a cominciare da quelle sull'accesso al mercato e alla professione.

Russo
Siamo d'accordo. Dobbiamo trovare un sistema che riduca in maniera significativa la subvezione, pur senza mortificare la necessità di collaborazione che esiste tra le imprese di trasporto, perché non possiamo impedire a un trasportatore di dare un trasporto ad un altro collega. Però è vero che spesso c'è una catena lunghissima di subappalti e lungo questa catena il prezzo del trasporto diventa sempre più basso determinando una condizione generale tariffaria sempre più bassa. Perché il problema non è solo che l'ultimo della catena prende poco. È che tutto il mercato si appiattisce, con l'andare del tempo, verso quella quotazione di mercato più bassa.

La crisi

Mele
In generale una crisi economica crea tensione. Per fortuna, o comunque per minor sfortuna, l'autotrasporto non può andare al di sotto di certe soglie. In questo Paese si consuma, si fanno degli investimenti, e quindi il trasporto non potrà mai andare sotto una certa entità del suo giro d'affari. Ovviamente il ribasso c'è stato, forse meno accentuato di altri segmenti, però c'è stato e forte.
Quello che è mancato e sta mancando all'autotrasporto nazionale è soprattutto la quota di commercio internazionale.
Cioè l'attivatore esterno che incrementava e ha incrementato notevolmente poi l'autotrasporto a livello nazionale. Questo però porta da altri ragionamenti, ad altre questioni, come la scarsa internazionalizzazione delle nostre imprese di autotrasporto.

Russo
Il momento è sicuramente di grandissima difficoltà. La tendenza soprattutto dei grandi gruppi in periodo di crisi è di chiedere riduzioni di costo. Ci siamo trovati, per esempio, di fronte ad imprese che non hanno calcolato affatto gli aumenti del gasolio. Adesso abbiamo scoperto che tanti committenti hanno imparato che il prezzo del gasolio ha un'incidenza diretta sui nostri costi e con il calo del prezzo del carburante, ci chiedono la riduzione del prezzo del servizio. E questo ovviamente questo crea ulteriori difficoltà, in aggiunta alla riduzione della domanda.

... Mele: «Cosa vogliamo che diventi l'autotrasporto dipende anche dalla nostra capacità di rappresentanza». Russo: «La cosa che non ci piace è l'incapacità dei vari governi di far rispettare le regole»...

La politica dei trasporti

Mele
Da diversi anni sui trasporti, sulla logistica e sull'autotrasporto manca assolutamente una visione strategica: si va sul giorno per giorno. La riforma del 2005 era l'inizio di un percorso, tanto è vero che dopo ci fu una legge che inseriva trasporti e logistica fra i settori da incentivare per lo sviluppo organizzativo e strutturale delle imprese. Ma c'era un secondo profilo che andava affrontato: nel momento in cui si riapre un mercato alla concorrenza, devi regolarlo, attraverso l'accesso al mercato e alla professione, altrimenti ti trovi il puro e semplice ribasso dei prezzi. Questi elementi nella testa di chi ci sta governando probabilmente sono presenti, ma non si vedono. Dove vogliamo che arrivi l'autotrasporto di qui a 5-10 anni? Cosa vogliamo che diventi l'autotrasporto? In parte, però, dipende anche dalla nostra capacità di rappresentanza. Noi siamo quotidianamente pressati dagli associati attuali, ma dovremmo pensare anche a quelli del futuro. Se provassimo a confrontarci su questi problemi, anche un governo carente di visione strategica si troverebbe almeno delle controparti che hanno riflettuto, hanno ragionato e gli dicono dove vogliono arrivare e con quali strumenti.

Russo
In questo momento manca nella maniera più assoluta una visione d'insieme del mondo del trasporto e della logistica. Ci troviamo costretti, magari anche per il contesto particolarmente difficile, a rincorrere il quotidiano, ma politiche di grande respiro non se ne fanno. Degli ultimi anni, a noi è piaciuto il tentativo di qualificare le aziende di trasporto, attraverso la riforma dell'accesso al mercato, ma le condizioni politiche non ne hanno consentito l'effettiva applicazione. Ci è piaciuta la norma che prevede che poi ogni tre anni bisognerebbe controllare se queste imprese sanno fare il loro mestiere e rispettano le condizioni per restare sul mercato. Ma, anche qui, i controlli che dovrebbero essere fatti dagli organismi provinciali, non vengono fatti. Ci è piaciuto il tentativo di fare - tutti insieme, committenti e trasportatori - un Piano nazionale della logistica. Ci è piaciuta la politica dell'incentivo sul treno-tir, ma poi scopriamo che le ferrovie decidono di abbandonare il traffico merci. Eppure la diversificazione modale è un elemento fondamentale per la crescita delle imprese. E quel Piano nazionale della logistica parlava degli interporti, dei collegamenti ferroviari, parlava di tutto del traffico intermodale. Era un tentativo di dare un progetto non al settore dell'autotrasporto, ma al settore dell'autotrasporto in una logica sistemica, ma è stato completamente abbandonato. La cosa che non ci piace e che è una costante di tutti i governi, è quella dell'incapacità di far rispettare le regole e di portare a concreto compimento tutte le tantissime leggi che negli ultimi anni sono state approvate.

La logistica

Mele
L'elemento fondamentale del lavoro fatto da Paolo Uggè, da sottosegretario ai Trasporti, sta non tanto nel Piano, ma soprattutto nel Patto della logistica, nel quale si diceva con chiarezza tutto ciò di cui abbiamo parlato qui. Purtroppo era la fine della legislatura.
Il problema, dunque, è avere un governo capace di una visione globale sulla quale coinvolgere le parti interessate e con tutto il tempo necessario per attuare questa visione. Ora siamo a inizio legislatura, per cui ci sarebbe tutto il tempo per mettere mano ad un serio rilancio del Piano e del Patto della logistica.
Ma c'è anche il problema di chi deve guidare questi processi, perché un conto è l'impulso politico, ma poi ci vogliono le strutture di governance per far funzionare la macchina. Io sono sempre più convinto che sia necessaria un'*Authority* sul settore complessivo dei trasporti, perché occorre una regolazione più o meno omogenea per tutti, che consenta una più agevole integrazione logistica. Se c'è una regolamentazione protezionistica o monopolista in una modalità e una orientata alla liberalizzazione e al confronto di mercato in un'altra, è più difficile, se non impossibile, fare integrazione logistica in modo efficiente e conveniente per le imprese e il Paese nel suo insieme.
Non credo che sia necessario un Dipartimento specifico presso la presidenza del Consiglio, come ogni tanto chiede qualcuno, perché quando c'è un sottosegretario o un vice ministro ai Trasporti che conosce bene i problemi e come affrontarli, i risultati arrivano.

Faccia a faccia tra committenti e autotrasportatori: i punti condivisi

Russo
Anch'io ritengo che oggi manchi una visione che possa dare prospettive al nostro settore. Serve uno strumento che consenta di ragionare in termini di sistema di tutte le modalità e che ci consenta di fare delle politiche di integrazione. Sarebbe interessante creare, più che un'*Authority*, un Dipartimento incardinato presso la presidenza del Consiglio che possa verificare, valutare ed attuare le politiche di integrazione, ma soprattutto impostare una politica dei trasporti fatta di integrazione. Oggi per essere concreti, avremmo bisogno di qualcuno che si occupa dei problemi della ferrovia, delle autostrade del mare, dei collegamenti con gli interporti; che si preoccupi delle decisioni del protocollo delle Alpi. Un Dipartimento presso la presidenza del Consiglio potrebbe adottare politiche su larga scala tarate sul modello del Patto della logistica.

Gli interventi di sostegno

Mele
È ovvio che se entriamo in una logica competitiva, l'incentivo non può essere al sostegno della gestione, perché chiaramente l'eccesso di concorrenza, il forte ribasso dei prezzi, la concorrenza sleale o irregolare in qualche modo vanno riequilibrati dando qualcosa alla gestione. Oggi, però, premiamo tutti, efficienti e inefficienti, regolari e irregolari. Perciò, gli incentivi devono essere correlati agli obiettivi di sviluppo del settore e alla legislazione. Nel Piano e nel Patto si diceva chiaramente che gli incentivi non erano uno strumento continuativo ed eterno, ma che dovevano essere fortemente orientati alla ristrutturazione, alla riorganizzazione e alla crescita delle imprese. Poi c'è un secondo tipo di incentivi, quelli destinati ad obiettivi di trasferimento modale: il «ferro-bonus» e l'«eco-bonus». Per questi noi vorremmo che cambiasse la logica; come dice correttamente la teoria economica, gli incentivi non si danno all'offerta, ma alla domanda, perché, come dimostrano i fatti, è chi commissiona il trasporto che è in grado di stimolare, grazie agli incentivi, un comportamento diverso dell'offerta di servizi logistici; mentre, se è l'offerta a beneficiare dell'incentivo, questa finisce per adattarlo alle proprie esigenze di bilancio, fino ad annullarne l'effetto; in altre parole, la riduzione del prezzo del servizio, commisurata all'incentivo, può diventare del tutto fittizia. È comunque una mia opinione che incentivi efficaci al trasferimento modale possono essere attuati solo agendo su una fiscalità differenziata.

Russo
È chiaro che noi non possiamo pensare di far crescere il settore con incentivi diretti alla riduzione dei costi. È altrettanto evidente però che bisogna creare le condizioni affinché le imprese riescano a sopravvivere senza l'aiuto dello Stato. Noi vorremmo fare gli imprenditori punto e basta, ma ultimamente siamo stati costretti a chiedere incentivi a pioggia, anche se non ci piacciono; vorremmo che gli incentivi arrivassero soltanto a quelli che li meritano, ma non dimentichiamoci che a giugno del 2008 le aziende stavano saltando per aria, per la fiammata del costo del gasolio e siamo stati costretti a fare politiche di emergenza per dare ossigeno alle imprese. Ma ci sono altre situazioni che non ci consentono di lavorare a politiche di sviluppo, come le condizioni della nostra mobilità: la riduzione di produttività dovuta alla condizione delle nostre infrastrutture che ci fa perdere velocità commerciale non ci consente di poter essere competitivi con il mercato europeo; i *competitors* stranieri che non rispettano le norme sul cabotaggio, hanno un costo del personale di 20-25 mila euro in meno all'anno. Questo non ci consente di chiedere i soldi per crescere, ma i soldi per campare. Se non eliminiamo dal mercato tutti questi elementi, non ci sono le condizioni per fare gli imprenditori.

I rapporti tra associazioni

Mele
In primo luogo non parlerei di «relazioni industriali», che si svolgono tra datori di lavoro e rappresentanti dei lavoratori. Gli autotrasportatori devono uscire da una logica di para-dipendenza dai propri committenti e devono assumere quella di una vera controparte imprenditoriale, anche per uscire definitivamente da pregiudiziali ideologiche e strumentalizzazioni politiche che non hanno più senso, che hanno segnato per troppo tempo i nostri rapporti. Io capisco che il mondo dell'autotrasporto è molto variegato. Ci sono associazioni che rappresentano

... Mele: «Se ci liberiamo da condizionamenti e strumentalizzazioni, possiamo trovare le soluzioni e farle accettare dall'amministrazione». Russo: «Credo che sulla scheda di trasporto si possa ragionare direttamente con Confindustri

un ampio ventaglio di tipologie imprenditoriali e altre più mono-tematiche. Il tentativo di Unatras è volenteroso, ma, guarda caso, trova troppo spesso l'unità verso il basso, non verso l'alto. A volte è necessario, per trovarsi d'accordo, scendere di livello, però qui si rischia di scendere un po' troppo, penalizzando le componenti imprenditoriali delle associazioni vettoriali per favorire quelle prevalentemente professionali. La scheda di trasporto ne è un esempio: l'obiettivo era far emergere la filiera nel contratto verbale, ma probabilmente c'è stato un «effetto di trascinamento» della vicenda dell'83 bis che ha portato alcune associazioni a «pretendere» di andare oltre gli obiettivi dello strumento, fino a coinvolgere questioni puramente gestionali e fuori luogo e a porre su queste vere e proprie «pregiudiziali politiche». Anche se a monte c'è una normativa scritta malissimo, mi sembra che si sia veramente esagerato. Se ragioniamo concretamente intorno a queste cose e ci liberiamo da condizionamenti e strumentalizzazioni, le soluzioni le possiamo trovare e soprattutto possiamo farle accettare dall'amministrazione, che spesso bada solo a semplificarsi la vita e non quella degli operatori.

Russo

Anche su questioni concrete come la scheda di trasporto, noi vogliamo semplicemente che si realizzi l'obiettivo di rendere tracciabile la filiera per rendere possibile l'applicazione delle eventuali sanzioni, senza però appesantire le imprese. Il resto non ci interessa. Perciò credo che già sulla scheda di trasporto si possa ragionare direttamente con Confindustria. Quanto a Unatras, le alleanze si fanno con quelli con i quali si è convinti di poter raggiungere determinati risultati. E a volte per raggiungere questi risultati bisogna anche mandar giù qualche pillola.

Le conclusioni di Paolo Uggè

I messaggi che sono arrivati in questo dibattito mi sembrano molto interessanti. Vorrei anch'io permettermi una piccola osservazione: perché dal 2006 al 2009, non abbiamo fatto, insieme, le opportune pressioni affinché quell'inizio della riforma, che è stato definito positivo, andasse avanti? L'83 bis è il frutto della mancata realizzazione dei principi contenuti nelle leggi precedenti. Se tutti insieme fossimo andati dall'esecutivo a chiedergli di andare avanti su quella direzione perché quella era la volontà del mondo della produzione e da quello dell'autotrasporto, io sono convinto che l'83 bis non sarebbe uscito non è uscito. Quanto alle alleanze, sono come il tram: si prende, si paga il biglietto e poi si scende. L'importante è che insieme sappiamo dove scendere per fare poi il pezzo di strada necessario per arrivare al punto finale, proprio nella logica di fare uno sforzo tutti insieme. È in questa logica che si inserisce la proposta di trovare insieme soluzione alla scheda di trasporto. Noi non vogliamo scavalcare nessuno; vogliamo, invece, facilitare l'individuazione di soluzioni. Vogliamo evitare che qualcuno, per non perdere un pezzo di potere - perché quando la burocrazia perde potere, si sente inutile - viene meno alla sua funzione e magari prepara un'altra circolare sulla scheda di trasporto, che anziché semplificare le cose, le complica di più. ■

Giuseppe Mele
g.mele@confindustria.it

Pasquale Russo
p.russo@conftrasporto.it

La Scheda di Trasporto migliora il rapporto tra domanda ed offerta nella movimentazione delle merci

di **Maurizio Quintaiè** e **Carlotta Samogin**

Nel processo che ha portato alla liberalizzazione del settore dei trasporti merci su strada, una delle novità di rilievo introdotte è sicuramente rappresentata dall'entrata in vigore, il 19 luglio 2009, di un nuovo documento denominato scheda di trasporto.
Questo documento è disciplinato dall'articolo 7 bis introdotto nel Decreto legislativo 286/2005 con le modifiche d'inizio anno, proprio per garantire maggiori livelli di sicurezza nella circolazione stradale e favorire le verifiche sul corretto esercizio delle attività di autotrasporto merci in conto terzi.
Tra gli scopi della scheda figura, in primo luogo, la tracciabilità della merce tra i vari soggetti della filiera del trasporto, agevolando in tal modo il rapporto tra domanda e offerta, soprattutto quando il servizio viene svolto con l'utilizzo di sub-vettori, in modo da rendere trasparenti i passaggi della merce dal luogo di carico a quello di scarico ed efficientare il sistema dei trasporti su gomma.
Prima dell'introduzione della scheda, era difatti possibile che i trasporti di merci su strada si svolgessero senza essere scortati da alcun documento indicante le parti del relativo contratto (committente e vettore) o più in genere i soggetti della filiera del trasporto (il proprietario della merce e il suo eventuale caricatore a bordo del mezzo) e che non fossero specificati in alcun modo né il luogo di carico, né quello o quelli di scarico o infine ci fosse alcuna indicazione sulla tipologia della merce trasportata e delle sue quantità, in peso o in metri cubi, tali da verificare il rispetto delle portate del mezzo.
Il vettore non era pertanto obbligato ad avere il Ddt (documento di trasporto), previsto dal Dpr 472 del 1996, che nel sopprimere la vecchia bolla di accompagnamento delle merci (Bam), aveva consentito lo svolgimento delle operazioni di trasporto senza alcun documento accompagnatorio, purché vi fosse la fattura commerciale nei colli o questa fosse spedita in via differita al cessionario del bene.
In tal modo, non solo gli accertamenti stradali delle responsabilità condivise tra i soggetti della filiera del trasporto venivano vanificati, ma soprattutto si intorpidivano i rapporti tra la domanda e l'offerta di movimentazione della merce: la prima sempre alla ricerca di un prezzo basso, si accontentava di un'offerta che, da un vettore all'altro, arrivava sino a quello, sovente di dimensioni minori e poco attento al rispetto delle norme di sicurezza stradale e di sicurezza sociale, che svolgeva il servizio di trasporto con il costo minore e nel tempo più risicato.
In questo contesto si è invece inserita la scheda di trasporto, che nell'obbligare le parti - che non abbiano stipulato un contratto scritto ai sensi della riforma dell'autotrasporto (ed in particolare dell'articolo 6 del decreto 286/05) o redatto altro documento accompagnatorio della merce equipollente - ad indicare i propri riferimenti e quelli degli altri soggetti della filiera del trasporto, nonché i luoghi di carico e scarico, la tipologia e la quantità della merce trasportata, rende possibili le verifiche stradali e chiarisce bene i rapporti tra la domanda, che in tal modo sarà sicura della regolarità del servizio di movimentazione delle merci richiesto, e l'offerta di trasporto, che avrà una remunerazione del servizio soddisfacente.
Il contenuto della scheda di trasporto, già indicato al comma 3 del menzionato articolo 7 bis, è stato poi esplicitato con il Decreto interministeriale 30 giugno 2009, che ha fornito anche un fac-simile del documento, riportato in calce. Essa costituisce idonea documentazione ai fini dell'accertamento delle corresponsabilità del committente, vettore, caricatore e proprietario della merce per talune violazioni del Codice della strada commesse dal conducente.
Ai fini di detto accertamento, peraltro, la scheda di trasporto rappresenta un documento residuale, da utilizzare solo quando mancano altri documenti già previsti dalle norme civiliste o fiscali come accompagnatori della merce.
In tale ambito, il contratto di trasporto stipulato in forma scritta, ai sensi dell'articolo 6 del decreto 286 è completamente sostituivo della scheda, mentre altri documenti si considerano equipollenti, purché integrati dove necessita, con tutti i dati previsti dalla disciplina della stessa scheda e con la dicitura ad essa «Documento valido ai sensi del DM 30.06.2009 n.554».
Tra i documenti equipollenti, il Decreto 30 giugno 2009 richiama espressamente il «Documento di trasporto» (Ddt - Dpr 14/08/1996 n. 472), la «Lettera di vettura internazionale Cmr», i Documenti doganali, il Documento di cabotaggio (DM 03.04.2009), il Documento di accompagnamento di prodotti assoggettati ad accisa (Decreto legislativo 26.10.95, n.504), nonché ogni altro documento che deve obbligatoriamente accompagnare il trasporto stradale delle merci, ai sensi della normativa comunitaria, degli accordi o delle convenzioni internazionali o di altra norma nazionale vigente o emanata successivamente al presente decreto.
La scheda non è invece necessaria nei trasporti di

cose in conto proprio e non va redatta nei trasporti a collettame, che il citato decreto individua in quelli eseguiti mediante un unico veicolo, di partite di peso inferiore a 50 quintali, commissionate da diversi mittenti, se accompagnati da idonea documentazione comprovante la tipologia del trasporto effettuato.

Compilazione

Per ciò che concerne la modalità di compilazione, la scheda va compilata per ogni veicolo ed in caso di complesso veicolare (ad esempio autotreno o autoarticolato), può essere redatta eccezionalmente una sola scheda.
Nei casi in cui il trasporto preveda più luoghi di scarico, si può comunque redigere un'unica scheda, recante l'indicazione dei diversi luoghi oggetto di scarico o, come meglio vedremo, con un rinvio alle singole bolle di consegna portate a bordo del mezzo. È tuttavia consentito, in tali casi, compilare tante schede di trasporto, quanti sono i luoghi di scarico.

Sanzioni

L'articolo 7 bis del decreto legislativo 286/2005 prevede specifiche sanzioni a carico del committente e del vettore che esegue il trasporto.
Il committente, ovvero chiunque non compila la scheda di trasporto, o la altera, o la compila in modo incompleto o non veritiero, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 600 a 1.800 euro.
Il vettore o meglio chiunque, durante l'effettuazione di un trasporto, non porta a bordo del veicolo la scheda di trasporto ovvero, in alternativa, copia del contratto in forma scritta, od altra documentazione equivalente, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 40 euro a 120 euro.
All'atto dell'accertamento della violazione, è sempre disposto il fermo amministrativo del veicolo, che verrà restituito solo dopo che sia stata esibita la scheda di trasporto, ovvero copia del contratto redatto in forma scritta, od altra documentazione equipollente.
In caso di mancata esibizione dei documenti entro il termine di 15 giorni successivi all'accertamento della violazione, l'ufficio dal quale dipende l'organo accertatore, provvede all'applicazione di un'ulteriore sanzione a carico del committente, quale quella della mancanza di documentazione necessaria per il trasporto (articolo 180 del codice della strada), che gli viene notificata ai sensi del comma 4 del menzionato articolo 7-bis, entro i 90 giorni successivi alla scadenza del predetto termine.

Utilizzo e conservazione

La scheda deve essere portata a bordo del veicolo in originale. Tuttavia, poiché questo documento assume, nell'ambito del trasporto di cose in conto terzi, la valenza giuridica di una scrittura privata, si ritiene siano ad esso applicabili le disposizioni dell'art. 2719 del codice civile che dispone che, nei rapporti tra privati, le copie fotografiche, i fax e le riproduzioni informatiche di un documento, valgono come l'originale a meno non vengano disconosciute da chi si sostiene abbia sottoscritto l'originale del documento.
Per questo motivo, in occasione di un controllo stradale, il documento può essere esibito anche in copia, non autenticata, realizzata sia direttamente dal documento cartaceo originale che della stampa di un documento trasmesso al vettore annesso fax o per via telematica.
Occorre peraltro precisare che, quando il documento originale sia redatto e spedito al vettore interamente con modalità elettroniche, devono essere rispettate le disposizioni relative ai documenti digitali di cui al decreto legislativo 07.03.2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale) e del decreto del Presidente della Repubblica 28.12.2000, n. 445 (Disposizioni legislative in materia di documentazione amministrativa).
In occasione del controllo stradale, per certificare l'avvenuta esibizione della copia del documento ed impedire, successivamente, la manipolazione del suo contenuto, sulla stessa gli organi di controllo apporranno le annotazioni della data e ora del controllo e le generalità di chi lo ha effettuato, sottoscrivendo tale annotazione a conferma dell'esibizione della copia della scheda di trasporto.
Allo scopo di tenere in adeguata considerazione le esigenze operative che sono state rappresentate per operazioni di trasporto più complesse, è stato precisato che, sulla scheda di trasporto relativa al trasporto di cose a carico completo, caricate in un unico luogo sullo stesso veicolo e spedite da un unico mittente e dirette a diversi destinatari o che devono essere scaricate in luoghi diversi, l'indicazione delle cose trasportate e dei relativi luoghi di carico o scarico, può essere effettuata anche attraverso un generico riferimento, per relazione, ai documenti che, nell'ambito della prassi commerciale, accompagnano le merci dal luogo di raccolta a quello di destinazione (ad esempio: bolle di consegna ecc).
In tali casi, perciò, fermo restando il restante contenuto della scheda di trasporto o degli eventuali documenti equipollenti o sostitutivi, la verifica delle cose trasportate e del rispetto delle disposizioni dei luoghi di scarico è compiuta dagli organi di controllo attra-

verso i predetti documenti commerciali che, a tutti gli effetti, accompagnano ed integrano il contenuto dei documenti di trasporto.
Quando lo impongono esigenze di tutela della riservatezza commerciale dei soggetti coinvolti nella filiera di trasporto, diversi dal committente, la scheda di trasporto o altro documento sostitutivo o equipollente, può essere compilata indicando le generalità di questi soggetti e le altre informazioni che li riguardano (quali ad esempio, luoghi di carico o scarico della merce) in modo codificato. Tuttavia, allo scopo di consentire un immediato controllo da parte delle Forze di Polizia dell'effettiva identità di tali soggetti, nonché delle informazioni che li riguardano, a bordo del veicolo utilizzato per il trasporto deve essere sempre presente un documento integrativo, sottoscritto da chi è tenuto alla compilazione della scheda, contenente l'immediata decodifica dei predetti codici convenzionali.
Nel caso in cui la copia del contratto esibita all'atto del controllo contenga tutti gli elementi essenziali di cui alle vigenti disposizioni e rechi comunque la data di sottoscrizione, ancorché non qualificabile come data certa secondo le modalità individuate dalla circolare ministeriale Interni/Trasporti del 17.07.2009, l'agente accertatore provvederà alla certificazione della stessa mediante apposita annotazione sulla scheda di trasporto della data e ora del controllo e le generalità di chi lo ha effettuato, sottoscrivendo tale annotazione a conferma dell'esibizione del documento.
Quando, per l'esecuzione del trasporto, un vettore a cui è stato affidato dal committente l'incarico si avvale di altri vettori, con cui ha stipulato altri contratti di trasporto (sub-vettori), il vettore stesso assume, rispetto alla porzione di trasporto affidata al subvettore, la veste di committente ed è perciò tenuto a redigere una nuova scheda di trasporto, essendo impossibile la modifica o l'integrazione di quella compilata dall'originario committente per la prima operazione di trasporto.
Se l'incaricato del trasporto è un consorzio di imprese, iscritto nell'apposita sezione speciale dell'Albo degli autotrasportatori, che, per effettuare le relative operazioni, si avvale di un'impresa consorziata, il consorzio medesimo è tenuto ad indicare sulla scheda di trasporto, nel campo «Osservazioni varie», il nominativo dell'impresa consorziata che materialmente effettua il trasporto ed il relativo numero di iscrizione all'Albo degli autotrasportatori. Analoghe considerazioni valgono per le società cooperative di autotrasportatori.
La scheda di trasporto esaurisce la sua funzione con il completamento del viaggio a cui si riferisce. La vigente normativa, infatti, non prevede che essa sia conservata dopo il trasporto. Quando vengono utilizzati documenti sostitutivi od equivalenti, invece, restano salvi gli obblighi di conservazione previsti dalle disposizioni che ne disciplinano la compilazione e la tenuta.
I vettori stranieri impegnati in trasporti internazionali sul territorio italiano, pur non essendo tenuti a redigere la scheda, sono tuttavia obbligati a compilare e conservare i documenti che, secondo le norme comunitarie o internazionali che regolano il trasporto, devono essere presenti a bordo del veicolo. Per questi vettori, in caso di mancanza dei predetti documenti, si applicano le sanzioni amministrative di cui all'art. 7 bis del decreto legislativo 286/2005.
L'obbligo di compilare la scheda grava solo in capo a chi effettua un trasporto di merci in conto terzi in ambito nazionale.

Maurizio Quintaiè *è laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Roma «La Sapienza». È funzionario e dirigente presso associazioni di autotrasporto, spedizione e logistica e giornalista pubblicista ed esperto di autotrasporto. È componente del Comitato centrale dell'Albo nazionale degli autotrasportatori, della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica ed è docente ai corsi dell'Albo Autotrasportatori, del Fondo For.Te. e di accesso alla professione di autotrasporto. Attualmente è esperto di Conftrasporto (Confederazione del Trasporto, Spedizione e della Logistica).*

Carlotta Samogin *è laureata in Scienze internazionali diplomatiche presso l'Università degli Studi di Trieste, con una tesi in Economia applicata dal titolo «La riforma dell'autotrasporto di merci tra preoccupazioni ed opportunità, con particolare analisi del distretto della sinistra Piave». Sta svolgendo un tirocinio formativo presso Conftrasporto, incentrato sulle normative che scaturiscono dalla la legge 1° marzo 2005, n. 32, di riforma dell'autotrasporto.*

Maurizio Quintaiè
segreroma@conftrasporto.it

Carlotta Samogin
segreroma@conftrasporto.it

Figura 1. Fac-simile della Scheda di trasporto

SCHEDA DI TRASPORTO

(da compilarsi a cura del committente e conservare dal vettore a bordo del veicolo: art. 7-bis, D.Lgs286/2005)

A – DATI DEL VETTORE *(art. 2, comma 1, lett. b – D.Lgs. 286/2005)*

Denominazione sociale (1) Ragione sociale (1) Ditta (1) – Indirizzo e Sede Azienda (riferimenti telefonici o mail)	
Partita IVA	
Numero Iscrizione Albo Autotrasportatori	

B – DATI DEL COMMITTENTE *(art. 2, comma 1, lett. c – D.Lgs. 286/2005)*

Denominazione ditta individuale o ragione sociale altro tipo di impresa – Indirizzo e sede Azienda (riferimenti telefonici o mail)	
Partita IVA	

C – DATI DEL CARICATORE (2) *(art. 2, comma 1, lettera d – D.Lgs. 286/2005)*

Denominazione ditta individuale o ragione sociale altro tipo di impresa – Indirizzo e sede Azienda (riferimenti telefonici o mail)		
Partita IVA		

D- DATI DEL PROPRIETARIO DELLA MERCE (2) *(art. 2,comma 1, lett. e – D.Lgs. 286/2005)*

Denominazione ditta individuale o ragione sociale altro tipo di impresa – Indirizzo e sede Azienda (riferimenti telefonici o mail)		
Partita IVA		

E- DATI MERCE TRASPORTATA			
Tipologia			
Quantità e peso			
Luogo di carico merce		Luogo di scarico	

Osservazioni Varie (3)

Eventuali Istruzioni (4)

Luogo e data compilazione		
Luogo e data	Dati compilatore (5)	Firma

(1) Utilizzare denominazione sociale per le società di capitali; ragione sociale per le società di persone e la ditta per le imprese individuali
(2) Da compilare se soggetti diversi dal committente
(3) Da compilare a cura del vettore o suo conducente qualora si verifichino variazioni rispetto alle indicazioni originarie del presente documento (es. variazione luogo di scarico, variazione tipologia e quantità merce,..)
(4) Riportare eventuali istruzioni fornite dal committente o da uno dei soggetti della filiera del trasporto al vettore
(5) Indicare le generalità di chi sottoscrive la scheda in nome e per conto del committente

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

Un sistema di calcolo dei costi di gestione per i singoli viaggi dell'autotrasporto

Si chiama «Vega» ed è stato realizzazione dall'Albo degli autotrasportatori, che, finita la sperimentazione, lo ospiterà sul suo sito dove tutti potranno inserire le proprie variabili (origine e destinazione, tipo di veicolo e di trasporto, dati di carico), determinare il costo reale di ogni servizio.

di **UMBERTO CUTOLO**

LA TECNOLOGIA FA IRRUZIONE nel dibattito sul famigerato articolo 83 bis del decreto Tremonti, approvato all'inizio dell'estate, nel quale venivano fissati i meccanismo per l'inserimento automatico del prezzo del gasolio nelle fatture del servizio di autotrasporto.

In attesa che venga costituito l'Osservatorio della Consulta per la logistica e l'autotrasporto che dovrà «fissare» l'incidenza del costo dei carburanti sul costo complessivo del servizio, da applicare nelle fatture nei contratti verbali (ma c'è chi chiede di estenderlo ai contratti scritti), sta per partire la sperimentazione di uno strumento telematico che consentirà agli autotrasportatori di calcolare in tempo reale i costi effettivi del singolo servizio. In questo modo sarà possibile, al di là delle stime (attuali) del ministero dei Trasporti e di quelle (future) dell'Osservatorio, non solo a determinare il valore complessivo del trasporto, a trasferirlo in fattura, ma anche a dare spessore e prospettiva alla propria attività, programmando con maggiore precisione ogni suo passaggio.

Si tratta di un sistema di calcolo, denominato **Vega** (un acronimo che sta per «Valorizzazione Economica Gestione Autotrasporto»), realizzato dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, in collaborazione con Ernst&Young, e installato sul sito *web* dell'Albo, al quale ogni impresa di autotrasporto in conto terzi potrà accedere per calcolare il costo di ogni specifico trasporto, così da poter fornire al committente un preventivo che riflette i costi d'esercizio reali. L'utilizzatore dovrà inserire nel programma le località di origine e di destinazione, la tipologia del carico e del veicolo e la modalità del trasporto, scegliendo tra quelle «tutto-strada», «combinato marittimo» e «transito alpino».

Con questi dati, «Vega» identificherà il percorso migliore e fornirà il totale dei costi che l'autotrasportatore dovrà affrontare, sulla base delle rilevazioni effettuate dall'Albo sui costi d'esercizio dei veicoli, che aggiornerà trimestralmente i costi di carburante e personale.

Il presidente del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, **Raffaele Maria De Lipsis**, presentando il progetto all'ultimo «Transpotec» di Milano, il 16 ottobre scorso, ha sottolineato che il programma calcola i costi non solo in funzione della distanza, ma anche dei tempi di spostamento. «Ciò rappresenta», ha aggiunto, «una novità rispetto ad altri sistemi di semplice calcolo dei costi dei servizi e garantisce una notevole accuratezza del risultato. Tutti i dati sono dinamici ed il livello di approfondimento viene deciso dall'utente del servizio».

Dal punto di vista squisitamente tecnico, «Vega» è semplicemente un *software* innovativo che opera su *personal computer* in ambiente *Windows XP* o *Vista* ed

***Umberto Cutolo** è giornalista professionista dal 1960. Esperto nel settore dell'economia dei Trasporti è stato direttore responsabile dell'agenzia nazionale di stampa «Adn Kronos» e dei mensili dell'Automobile Club d'Italia, «L'Automobile» e «HP Trasporti». È stato anche capo ufficio stampa del ministero per il Mezzogiorno e per il ministero per i Trasporti. Attualmente è direttore responsabile della rivista scientifica on line «Sistemi di Logistica» e del periodico dell'Automobile Club di Roma, «Settestrade», distribuito ai 65 mila soci Aci della provincia di Roma.*

Figura 1. La zonizzazione nazionale

Figura 2. La zonizzazione regionale

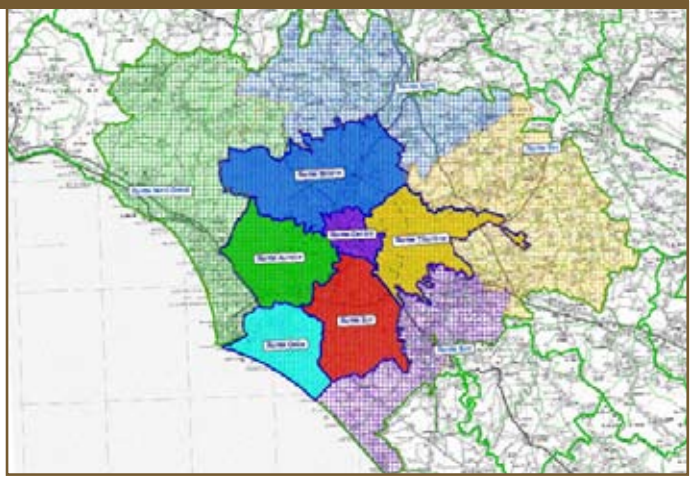
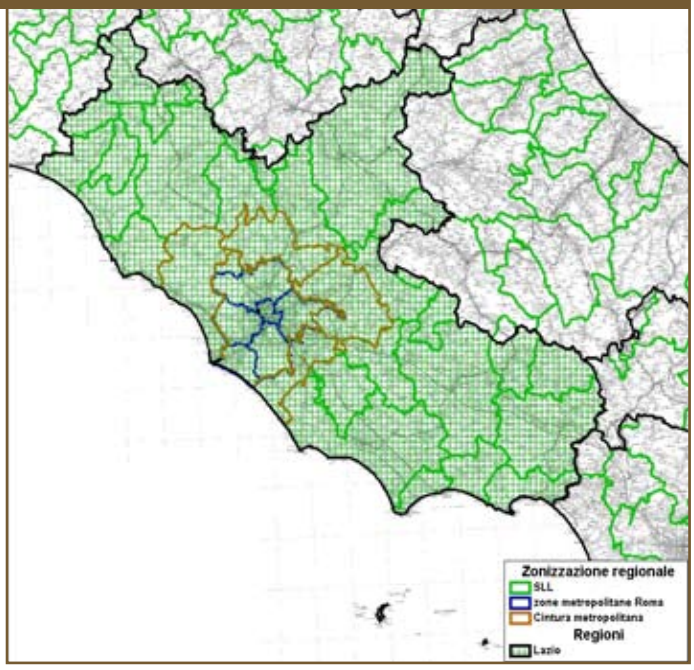


Figura 3. La zonizzazione comunale



è stato realizzato con tecnologia Microsoft, con il *tool* di sviluppo *Visual Studio 2008*. L'applicazione consente di calcolare il costo totale di un percorso svolto da un autotrasportatore, tenendo in considerazione tutti le componenti che contribuiscono a determinarlo (costo dell'autista, consumo di carburante, costo di acquisto del mezzo ecc.), ma è in grado anche di tracciare graficamente su una mappa il percorso minimo consigliato, servendosi di una precisa base cartografica.
Per effettuare la localizzazione dei punti di origine e di destinazione dei percorsi, infatti, sono stati individuati 150.000 archi e 5.500 nodi, che coprono la totalità del territorio italiano in termini di rete stradale (inclusi i 12 valichi alpini, considerati per i vincoli ed i costi aggiuntivi che il loro attraversamento comporta) e tengono conto anche delle tratte marittime (tra i principali porti italiani e tra questi e i principali porti del Mediterraneo) per i servizi di trasporto combinato.
Il *software* permette così la valorizzazione economica certa e completa dei costi di trasporto, associando alle tratte non solo la distanza, ma soprattutto il tempo, tenendo conto delle caratteristiche fisiche e funzionali della rete stradale, delle tratte marittime e dei livelli di servizio in base al rapporto flusso/capacità.
Questo rappresenta una assoluta novità rispetto ad ogni sistema di semplice calcolo dei costi dei servizi e garantisce una notevole accuratezza del risultato: ad esempio, grazie a questa caratteristica è possibile calcolare l'impatto sui costi dei tempi di carico e scarico. Va, per di più, sottolineato che «Vega», anche in questo caso in maniera del tutto innovativa rispetto ai prodotti precedenti, tiene conto anche delle differenti variabili che incidono sul costo del lavoro, in considerazione della normativa interna e comunitaria, nonché delle specificità legate alle varie filiere.
Il *software* è stato inoltre predisposto per rispondere a tutte le differenti aziende di autotrasporto, ed è uno strumento utile sia per i singoli autotrasportatori, sia per aziende che gestiscono flotte, poiché consente di migliorare la gestione interna e di ottimizzare le stime di costo. «Vega», inoltre, può essere utilizzato anche dal committente a supporto delle scelte dei servizi di trasporto da utilizzare. Stesso ampio spettro anche per le tipologie di veicoli di riferimento, definite sulla base dei mezzi più diffusi e delle combinazioni maggiormente rappresentative di motrice e rimorchio.
Il risultato finale tiene conto di cinque differenti tipologie di filiera («containers», «bisarche», «idrocarburi», «refrigerati farmaceutici», «refrigerati agroalimentari») e di altrettante categorie di tonnellaggio (fino a 3,5, da 3,5 a 7,5, da 7,5 a 11, da 11 a 20, da 20 a 44) individuate tramite *surveys* effettuate presso società di autotrasporto specializzate.

Il *software* è di facile utilizzo. Una volta posizionato sulla schermata iniziale, l'utente procede alla gestione dell'itinerario, inserendo:

1. la tratta di percorrenza;
2. la filiera di riferimento;
3. i dati relativi al carico del veicolo (mezzo carico, pieno, vuoto);
4. i dati specifici relativi alla filiera di riferimento (ad esempio, la diversa portata del veicolo o l'utilizzo del doppio autista).

Una volta elaborate le informazioni su tratta, filiera e carico del veicolo da parte dell'utente, il *software* visualizza su una mappa il percorso più breve, il chilometraggio ed i tempi di percorrenza e, su questa base procede al calcolo, ma lascia ancora aperta la possibilità di gestire manualmente il dettaglio dei costi, permettendo la personalizzazione del risultato da parte dell'utente, che può modificare alcune variabili (l'anzianità dell'autista, la sua retribuzione, i tempi di pausa e di carico/scarico, i costi di manutenzione ecc.), rendendo il calcolo del costo finale il più possibile aderente alle reali caratteristiche di gestione dell'azienda.
Nei prossimi mesi partirà una fase applicativa di «Vega», durante la quale l'Albo degli autotrasportatori verificherà il funzionamento del *software* e, con la collaborazione delle aziende, ne affinerà la funzionalità.
Ma già fino ad oggi la realizzazione del *software* ha richiesto una lunga fase di studio e di implementazione. Si è, infatti, proceduto, prima di tutto, ad una dettagliata zonizzazione del territorio nazionale, secondo il criterio Istat dei Sistemi locali del lavoro (Sll), suddividendo il territorio nazionale in più di 700 zone complessive ed in 14 aree metropolitane, attraverso tre livelli di «zonizzazione»: nazionale, regionale e comunale (**Figure 1**, **2** e **3**). Questo metodo di scomposizione ha portato all'identificazione di 674 zone Sll, 35 zone di cintura metropolitana, 51 aree metropolitane e 12 valichi alpini. La disaggregazione delle aree è stata poi realizzata a 2 livelli: Comuni della cintura e Territorio urbano. Su questa base è stato quindi realizzato un grafo della rete stradale (attraverso un'attività ricognitiva della rete infrastrutturale che tiene conto della rete viaria di categoria A. B, C1 e C2).
Le tratte marittime sono state inserite nello schema precedentemente implementato, traducendo le stesse in archi del grafo aggiuntivi alla rete stradale esistente. Sono stati anche raccolti i dati socioeconomici sulle suddette zone e i relativi dati sui flussi di traffico. ■

Umberto Cutolo
u.cutolo@mclink.it

IN MARGINE AL TRANSPOTEC

Dal 16 al 18 ottobre alla Fiera di Milano, si è tenuto il Transpotec 2.0. Nelle diverse sessioni si è fatto il punto sulle criticità e le prospettive dei trasporti Italia, con un focus particolare sul settore dell'autotrasporto.
La terza giornata milanese è stata infatti l'occasione per approfondire alcune tematiche di settore.
Abbiamo avuto modo di seguire i lavori di alcune sessioni in particolare «Il treno conviene? Modalità e livello di sicurezza del trasporto intermodale».
Le testimonianze degli operatori hanno avuto un comune denominatore: la necessità di rilanciare il vettore ferroviario. Allo stato attuale ci sono numerosi limiti determinati da:

- *mancanza di una rete a scala nazionale e terminali adeguati ad accogliere treni per il combinato della portata di 1.000-1.200 tonn;*
- *scarsa competitività del trasporto combinato soprattutto sulle medie distanze, a causa del costo e delle opportunità di accesso alla rete e dei costi del servizio.*

I partecipanti hanno richiamato l'attenzione sulle necessità di avviare una politica di sistema e la possibilità di poter contare su un finanziamento per il settore combinato ferroviario «ferro-bonus» per incentivare un trasferimento modale.
Un'altra sessione cui è stata data una grande attenzione è stata quella dedicata alla riforma dell'autotrasporto, con al centro del dibattito la Consulta generale per l'Autotrasporto e la logistica e il Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori. L'incontro ha affrontato soprattutto il tema delle procedure per rendere perfettamente operativi e nel pieno dei poteri i due organismi che nell'«immaginario collettivo» si vuole a tutti i costi vedere come contrapposti. In più occasioni è stato ribadito che la Consulta, alla luce anche dei compiti che le sono stati assegnati e definiti, ha un ruolo fondamentalmente «politico», mentre il Comitato Centrale ha compiti strettamente operativi attraverso azioni concrete di supporto alle imprese. Chi vuole vederci un antagonismo è solo perché guarda al futuro confidando che non cambi il presente.
L'incontro di apertura degli «Stati generali» dell'autotrasporto ha visto la partecipazione dei rappresentanti delle associazioni di categoria unitamente a quelli dell'industria dei veicoli commerciali, della Consulta e del Comitato centrale.
Un dato comune che è emerso è che per superare lo stato di crisi del settore occorre seguire un preciso tracciato:

1. *interventi sulle norme per una loro semplificazione*
2. *maggiori controlli ai fini della sicurezza e della lotta all'abusivismo*
3. *politiche fiscali di sostegno alle imprese meno congiunturali e più strutturali*
4. *maggiore internazionalizzazione delle imprese*
5. *rilanciare le politiche per la logistica.* ***[R.G.]***

quando&dove

24/26 FEBBRAIO 2010
IT-TRANS
Karlsruhe (Germania)
Salone e conferenza internazionali per le soluzioni IT per il trasporto pubblico.
www.it-trans.org/

25 FEBBRAIO/2 MARZO 2010
SALON DE LA MER
La Soukra (Tunisia)
Salone per incontri sul trasporto e la movimentazione marittima.
www.lacexpo.com.tn.it/

17/19 MARZO 2010
EXPORAIL 2010
Mosca (Russia)
Il principale evento in Russia e Paesi limitrofi per l'esposizione di prodotti e servizi sul mercato del trasporto nella regione.
www.exporailrussia.com/

27/30 APRILE 2010
TRANSRUSSIA
Mosca (Russia)
Esposizione e conferenza sul trasporto e la logistica internazionali, giunta alla 15ª edizione.
www.transrussia.ru/

18 MAGGIO 2010
POSIZIONALE 2010
Stoccarda (Germania)
Vetrina europea per il posizionamento satellitare, la navigazione e la telematica.
www.messe-stuttgart.de/

27/29 MAGGIO 2010
MOVINT 2010
Bologna
Duplice appuntamento con la quinta edizione del Salone internazionale della Movimentazione industriale e la quinta edizione di Expologistica, Salone dei mezzi, sistemi e servizi integrati per la logistica e il trasporto.
www.movintexpologistica.it/

1/4 GIUGNO 2010
TRANSCASPIAN 2009
Baku (Azerbaijan)
Esposizione e conferenza sul traffico, il trasporto e la logistica internazionali, giunta all'8ª edizione.
www.transport-exhibitions.com/

8/10 GIUGNO 2010
EXPO FERROVIARIA 2010
Torino
La vetrina italiana della tecnologia ferroviaria. Per la prima volta l'evento è patrocinato anche dal Gruppo FS, la holding nazionale delle ferrovie.
www.expoferroviaria.com/

8/10 GIUGNO 2010
TRANSPORT LOGISTIC CHINA
Shanghai (Cina)
Quarta edizione dell'esposizione di prodotti e servizi per la logistica, la telematica e i trasporti.
www.transportlogistic-china.com/

10/12 GIUGNO 2010
SVIZZERALOGISTICA
Lugano
Salone internazionale dedicato alla logistica e ai servizi per le imprese, con conferenze ed esposizione di impianti di automazione, aziende di trasporti, software gestionali, allestimenti per magazzini ecc.
svizzeralogistica.com/

16/18 GIUGNO 2010
MOBILE SUMMIT
Firenze
vento internazionale delle comunicazioni mobili, wireless e a banda larga, patrocinato dall'Unione Europea, con la partecipazione di 500 rappresentanti senior di organizzazioni leader.
www.euromerci.it/

21/23 SETTEMBRE 2010
TRANSUZBEKISTAN
Tashkent (Uzbekistan)
Esposizione e conferenza sul trasporto e la logistica internazionali.
www.transport-exhibitions.com/

21/24 SETTEMBRE 2010
INNOTRANS 2010
Berlino (Germania)
Fiera commerciale internazionale per le tecnologie, i veicoli, i sistemi e le componenti innovative nei trasporti.
www.innotrans.de

24/26 NOVEMBRE 2010
CITY LOGISTIC EXPO
Padova
Salone internazionale della logistica urbana.
www.citylogistics-expo.it