

Sistemi^{di}Logistica

Trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti

POLITICA DEI TRASPORTI

Il contributo dell'industria automobilistica al Piano nazionale della Logistica

intervista a **Eugenio Razelli**

L'impatto della crisi sui sistemi dei trasporti di alcuni Paesi occidentali

di **Arianna Giordano**

AUTOTRASPORTO

Una piattaforma telematica dell'Albo per la sicurezza e l'efficienza delle imprese

AMBIENTE&SICUREZZA

«SuperGreen», un progetto europeo di sviluppo della logistica che riduce l'effetto serra

di **Antonio Malvestio**

Progetti e strategie urbane per città e territori sostenibili

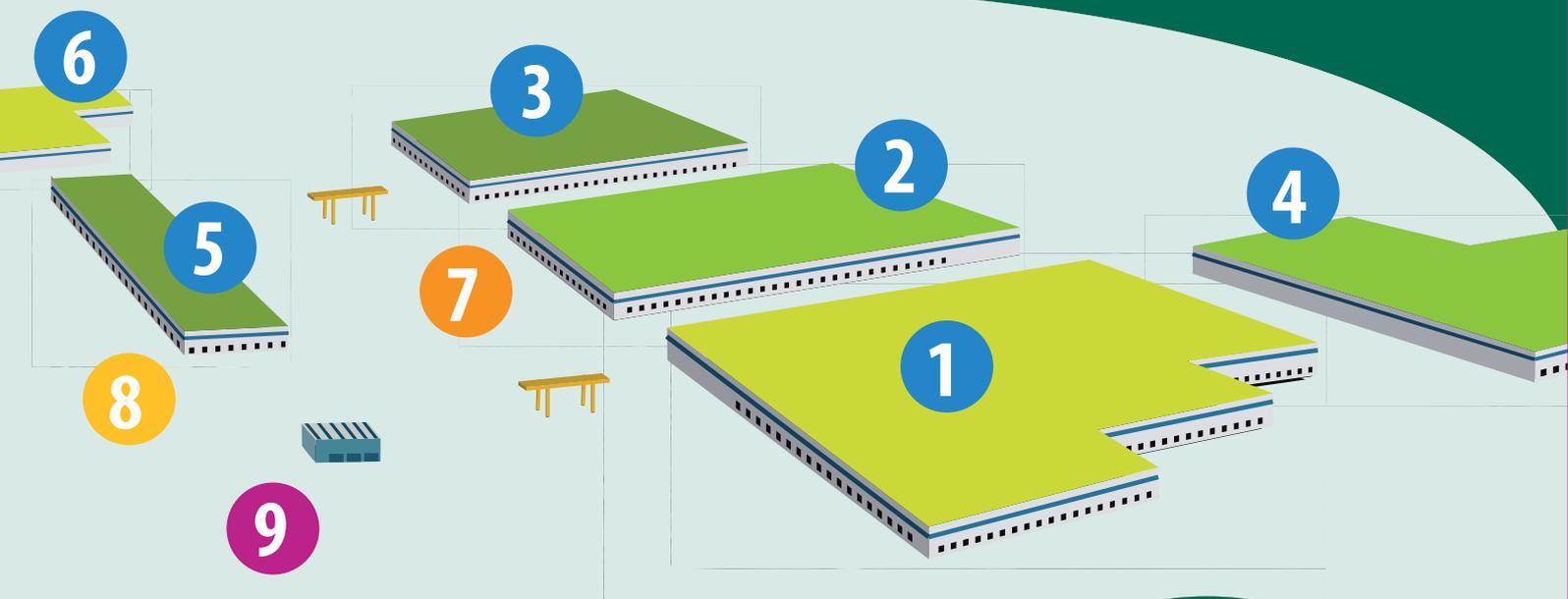
di **Francesco Forte**

LOGISTICA

Gli scenari economici del Piano della Logistica

di **Rocco Giordano**

Parco Logistico Intermodale di Mortara magazzini "su misura"



AREA LOGISTICA
(IN COSTRUZIONE)

CENTRO DIREZIONALE

AREA INTERMODALE

OFFICINE



La logistica è connessa all'area intermodale attrezzata con:

- 3 binari intermodali di circa 700 m
- 1 fascio di presa e consegna elettrificato di 4 binari

La potenzialità massima è di 9 coppie di treni giornalieri con un traffico stimato di 150.000 UTI annui a regime

Localizzazione strategica

All'incrocio del Corridoio 5 e del Corridoio 24 in connessione con:

- le autostrade A7, A26 e A26/4
- la prevista autostrada Broni - Vercelli - Mortara
- la tangenziale di Mortara (in fase di completamento)
- l'area metropolitana milanese
- il sistema portuale ligure
- i valichi transalpini

I magazzini, caratteristiche:

- flessibilità da 5.000 sino a 200.000 m²
- altezza sotto trave sino a 12 m
- ampia modularità interna
- carico e scarico su più fronti con ribalte
- impianto antintrusione
- possibilità di raccordo ferroviario
- magazzini e uffici personalizzabili
- soluzioni eco-compatibili
- elevata vivibilità

Servizi annessi:

centro direzionale, bar, tavola calda, albergo diurno e notturno, officina, parcheggi



Terminal Intermodale
di Mortara s.r.l.

POLITICA DEI TRASPORTI

Il contributo dell'industria automobilistica al Piano nazionale della Logistica

intervista a **Eugenio Razelli**

L'impatto della crisi sui sistemi dei trasporti di alcuni Paesi occidentali

AUTOTRASPORTO

Una piattaforma telematica dell'Albo per la sicurezza e l'efficienza delle imprese

AMBIENTE&SICUREZZA

«SuperGreen», un progetto europeo di sviluppo della logistica che riduce l'effetto serra

di **Antonio Malvestio**

Progetti e strategie urbane per città e territori sostenibili

di **Francesco Forte**

LOGISTICA

Gli scenari economici del Piano della Logistica

di **Rocco Giordano**

Sistemi di Logistica

Rivista trimestrale on line
Anno III - n. 4 - Dicembre 2010
In attesa di Registrazione
del Tribunale di Napoli

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 Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano) Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
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 Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano) Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
giordanoeditore@giordanoassociati.com

- 4** EDITORIALE
Il Piano della Logistica: un tema di politica economica
di **Rocco Giordano**
- 6** ABSTRACT
- 7** LOGISTICA
Gli scenari economici del Piano nazionale della Logistica
di **Rocco Giordano**
- 14** MEDIA
- 15** POLITICA DEI TRASPORTI
Il contributo dell'industria automobilistica al Piano nazionale della Logistica
intervista a **Eugenio Razelli**
- 19** NORMATIVA
- 20** POLITICA DEI TRASPORTI
L'impatto della crisi sul sistema dei trasporti in alcuni Paesi occidentali
di **Arianna Giordano**
- 30** DIARIO
- 31** AUTOTRASPORTO
Una piattaforma telematica dell'Albo per la sicurezza e l'efficienza delle imprese
- 39** AMBIENTE&SICUREZZA
«SuperGreen, un progetto europeo di sviluppo della logistica che riduce l'effetto serra
di **Antonio Malvestio**
- 33** AMBIENTE&SICUREZZA
Progetti e strategie urbane per città e territori sostenibili
di **Francesco Forte**
- 50** DOCUMENTI
Valutazione immobiliare della logistica (anni 2006-2007-2008-2009)
a cura di **World Capital** e **Giordano Editore**
- 55** APPUNTAMENTI

Il Piano della Logistica: un tema di politica economica

LA «BANCA» DELLA LOGISTICA, che abbiamo costituito nel 2005, con un credito verso le famiglie e le imprese di 40 miliardi di euro, tanto quanto erano stati valutati i maggiori costi che sopportava il Paese per i trasporti e logistica, oggi, ipotizzando ulteriori 40 miliardi di euro all'anno per i 5 anni intercorsi, ha una dote di 200 miliardi di euro.

È un'ipoteca che abbiamo acceso sullo sviluppo del Paese, con tutti gli effetti negativi di scarsa competitività delle imprese, e di scarsa efficienza di fattori di produzione (utilizzo dei veicoli, produttività degli addetti).

Per effetto di questa ipoteca, il Governo ogni anno, deve intervenire a sostegno soprattutto della offerta dei servizi, per alleggerire le pressioni dei maggiori costi delle nostre imprese, causati anche da diseconomie di sistema e consentire loro di marginare il conto economico.

A questo proposito è necessario fare un passo indietro per chiarire il metodo di calcolo dei maggiori costi testé evidenziati.

La media europea dei costi dei trasporti e logistica sul fatturato dell'industria è 16%. In Italia fonti au-

torevoli hanno concordato che la media è pari a 20,5% con uno scarto di 4,5 punti.

Considerato che il fatturato industriale, all'anno 2009 è di circa 920 miliardi, la stima di tale scarto ammonta a circa 40 miliardi.

L'Ufficio Studi della Banca d'Italia, facendo valutazioni analoghe, ha stimato lo scarto tra l'Italia e la media europea pari a 4,6 punti percentuali (nel 2008 avevamo 40 miliardi calcolati su un fatturato di 1.000 miliardi e 20% di costi).

Rispetto ai 188 miliardi calcolati come fatturati del settore trasporti e logistica, il conto proprio assorbe circa i 2/3, per un valore di 122 miliardi di cui 48 miliardi sono rappresentati dai trasporti e 74 miliardi per logistica. Il conto terzi rappresenta 66 miliardi di cui 50 miliardi per trasporti e 16 miliardi per la logistica!

Segnatamente, per il solo settore dei trasporti, i 98 miliardi (e cioè i 48 del conto proprio e i 50 del conto terzi) sono ripartiti come nella **tabella 1**.

COME ALLEGGERIRE QUESTO PESO?

L'interrogativo che ci andiamo ponendo negli ultimi tempi è questo: se il conto proprio per trasporti e

Tabella 1. Ripartizione dei fatturati nel settore trasporti

	Conto proprio	Conto terzi	Totale
Autotrasporto locale	24	4	28
Regionale	20	16	36
Interregionale	3	11	14
Internazionale	1	4	5
Mare		12	12
Aereo		2	2
Ferrovia		1	1
Totale	48	50	98

Fonte R. Giordano, Comitato Centrale Albo Autotrasportatori, Anno 2009



... se il conto proprio per trasporti e logistica ha un peso in termini di fattura Italia di 122 miliardi su 188, cosa riteniamo di mettere in campo nei prossimi mesi per alleggerire l'economia di questa zavorra? ...

logistica ha un peso in termini di fattura Italia di 122 miliardi su 188, cosa riteniamo di mettere in campo nei prossimi mesi per alleggerire l'economia di questa zavorra? È un problema di cultura? Mi sembra troppo semplificato; è un problema di formazione? Ancora meno. Dai più si ritiene che sia un problema che dipende solo ed esclusivamente dalle politiche governative. Questa convinzione porta a cercare un ago nel pagliaio con gli occhi bendati.

INTERMEDIAZIONE AL MICROSCOPIO

Noi siamo convinti che, per gli uomini che conosciamo e per le posizioni che sono state assunte, non può essere questo il punto identificativo per una spiegazione corretta dello stato di crisi di trasporti e logistica.

A nostro avviso il punto è che c'è un livello di intermediazione per quanto riguarda il settore dei trasporti e logistica che va analizzato non con il cannocchiale, ma con il microscopio.

Una sana intermediazione costituisce un giusto *link* tra domanda ed offerta, una intermediazione selvaggia, fatta di più passaggi determina delle rendite parassitarie che vanno tempestivamente eliminate. Le associazioni dell'autotrasporto in questo hanno un ruolo determinante se riescono ad orientare nei prossimi anni le loro politiche come sostegno alle imprese, attraverso la fornitura di servizi reali, che sono:

- l'assistenza organizzativa,
- la messa a punto di politiche specialistiche di filiera e di rete,
- la formazione e la sicurezza.

Per il settore della logistica vi è stato uno scarso collegamento tra la richiesta delle imprese e le politiche di intervento; oggi abbiamo un quadro nazionale di infrastrutture per la logistica, fatte di impianti e servizi (non sempre tecnologicamente avanzate) molto frammentate e poco strutturate. Costruire capannoni, quale politica di conversione di impianti industriali dismessi non è quello che chiedono gli operatori.

Non aver prestato tempestivamente attenzione alle politiche di accessibilità dei territori e connettività di rete ha creato allo stesso tempo enormi disfunzioni operative.

Su questa lettura delle criticità c'è stato negli anni passati un punto di analisi sotteso ed anche un interrogativo: il tema delle politiche dei trasporti e della logistica resta un tema settoriale o per la importanza che ha assunto nelle politiche delle imprese è un tema di politica industriale?

A distanza di qualche anno dobbiamo riformulare quell'interrogativo: è un tema di politica industriale o un tema di politica economica?

La nostra convinzione è che ormai è diventato per la strategicità che ha assunto per il Paese, anche per il suo posizionamento geo-economico e geo-politico, un tema di Politica economica. E il primo rebus che dobbiamo sciogliere è questo: il maggior azionista della Banca della Logistica allo stato attuale chi è? Per il momento il Governo che si è fatto carico del peso che questo settore ha sulla economia del Paese ed attraverso il Piano della Logistica dover trovare i giusti correttivi per iniziare a recuperare gradualmente parte dei maggiori costi evidenziati.

La Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, entro la fine dell'anno porterà all'attenzione del Paese i risultati delle analisi e valutazioni che sono in corso di elaborazione, ma occorre iniziare da oggi a pensare come strutturare le politiche attuative e come organizzare le politiche di intervento.

Si apre una stagione di chiarezza che serve per dare a tutti il giusto ruolo per essere, competitivi, efficienti, e lavorare nella logica di impresa!

Rocco Giordano

in questo numero...

LOGISTICA

Gli scenari economici del Piano nazionale della logistica di **Rocco Giordano**

I maggiori costi della logistica italiana sono stati quantificati in 40 miliardi di euro-anno. Questo valore in forma aggregata è dato dalla differenza dei costi medi europei sul fatturato industriale che è di circa 16% contro circa il 20,5% dell'Italia che vale 920 miliardi di euro. Questo valore è stato validato da Banca d'Italia e altri organismi internazionali. Da più parti ci si è chiesto come sono stati valorizzati i maggiori costi. Su questa articolo viene fornita una prima esplicitazione, con un approfondimento dei dati nel prossimo numero della Rivista.

POLITICA DEI TRASPORTI

Il contributo dell'industria automobilistica al Piano nazionale della logistica intervista a **Eugenio Razelli**

Per il presidente dell'ANFIA, Eugenio Razelli, è necessario ridefinire il prelievo fiscale sul settore, indirizzandolo sul miglioramento infrastrutturale. Intanto i costruttori fanno la loro parte, studiando nuovi veicoli, più grandi e più ecologici, e puntando sulla telematica. Nella parte finale del suo intervento all'Assemblea generale dell'anfia, l'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, delinea la sua strategia per il settore di fronte alla crisi economica che ha colpito l'economia dei Paesi occidentali, partendo dal presupposto che proprio le attuali difficoltà forniscono tre insegnamenti da seguire per superare il momento.

POLITICA DEI TRASPORTI

L'impatto della crisi su sistema dei trasporti di alcuni Paesi occidentali di **Arianna Giordano**

Stati Uniti, Francia, Regno Unito, Spagna, quattro Paesi colpiti, come l'Italia, dalla crisi economica che ha investito il mondo occidentale, in tutti i comparti, anche in quello dei trasporti. L'articolo illustra, attraverso i rapporti di chi li ha vissuti dall'interno, le criticità provocate dalle difficoltà economiche, ponendo particolare attenzione al settore dei trasporti.

AUTOTRASPORTO

Una piattaforma telematica dell'Albo per sicurezza ed efficienza delle imprese La piattaforma telematica dell'Albo degli

Autotrasportatori ormai è una realtà. La messa a regime richiede ancora qualche affinamento sulla implementazione e sulle procedure da seguire per fornire servizi agli autotrasportatori.

Non v'è dubbio che il tavolo aperto per una integrazione del servizio, con il coordinamento del Dipartimento sistemi informatici e statistici, rappresenta una opportunità per dare valore aggiunto ai servizi, in una logica integrata trasporti, sicurezza, logistica e ambiente.

AMBIENTE E SICUREZZA

Un progetto europeo per sviluppare la logistica riducendo l'effetto serra di **Antonio Malvestio**

Il progetto coinvolge 22 partner di 13 Paesi europei che hanno selezionato nove corridoi per il confronto e le ulteriori analisi. Ma già la prime indicazioni rivelano che i prodotti più sostenibili sono anche i più efficienti e quelli economicamente più convenienti. L'articolo illustra, in particolare, l'esperienza della Procter&Gamble, dalla quale risulta ad esempio che nel settore detergenti alcuni prodotti consentono lavaggi in acqua fredda permettendo di tagliare consumi energetici.

AMBIENTE&SICUREZZA

Progetti e strategie urbane per città e territori sostenibili di **Francesco Forte**

La città di cui usufruiamo non è esito di ricerca di sostenibilità, mentre la sfida della sostenibilità connota il futuro delle regioni urbane dell'Unione Europea.

Occorre domandarsi con quale modalità vada affrontato l'immane impegno volto a trasformare procedure e processi di ideazione, creazione, produzione e comportamento antropico, governo dei territori, onde avere qualche probabilità di successo nel perseguire la sostenibilità delle città. La trasversalità di saperi e interessi che connota la formazione del piano urbanistico generale comunale consente di delineare queste modalità. La Valutazione Ambientale Strategica, obbligatoria nella formazione del piano urbanistico, non dovrebbe prescindere da valutazioni connesse all'architettura della città.

In tal senso le domande di azione concreta verso l'architettura della città e per la città si sono confrontate con le mete suggerite dall'istanza di sostenibilità del cambiamento annunciato, e con le qualificazioni di merito proprie all'eco-città.

Gli scenari economici del Piano nazionale della Logistica

La mancata ottimizzazione del processo logistico è diventata un costo che è arrivato a pesare il 22% sul valore della produzione industriale, Mentre negli altri Paesi d' Europa si attesta tra il 14% ed il 16%. Con questa situazione si dovrà misurare il Piano in via di attuazione.

di **ROCCO GIORDANO**

A LLO SCOPO DI RENDERE il concetto più agevolmente fruibile, abbiamo schematizzato l'intero sistema della Logistica nazionale (ma la schematizzazione vale anche per quella internazionali) in due grandi blocchi: Logistica pubblica e Logistica privata.

Il sistema della **Logistica Pubblica** si sostanzia fondamentalmente in due grandi aree di intervento:

- il Parlamento che mette in campo le politiche di contesto attraverso le leggi;
- il Governo attraverso atti di indirizzo programmatici per le politiche di attuazione da parte della Consulta generale dell'autotrasporto e della logistica, Comitato centrale Albo degli autotrasportatori, Regioni, Province, Comuni.

Il ruolo della Logistica Pubblica è creare le condizioni affinché la **Logistica Privata**, quella delle imprese, possa essere competitiva, efficiente, socialmente ed ambientalmente sostenibile.

Per questo le imprese oggi puntano a concretizzare due concetti *base, mission e core business*, cui associano *leasing ed outsourcing* con i seguenti obiettivi:

- trasformazione dei costi fissi in variabili e loro riduzione;
- reingegnerizzazione delle procedure di approvvigionamento/distribuzione;
- politica di miglioramento continuo aziendale e *quality management*;
- allungamento della catena del valore.

QUALCHE INDICATORE PER CHIARIRE

La Banca Mondiale ogni anno pubblica un indice sullo stato della logistica di 150 Paesi: il *Logistics Performance Index (LPI)*, che si basa su sette diversi indicatori, che rappresentano le varie fasi nelle quali si sviluppa il commercio internazionale:

1. l'inefficienza del controllo doganale e degli altri organi di frontiera;
2. le infrastrutture in termini di qualità dei trasporti e di informatica legata alla logistica;
3. la facilità nella gestione delle spedizioni internazionali;
4. le capacità del sistema logistico internazionale;
5. la capacità di seguire lo stato della merce in ogni spedizione;
6. i costi da sostenere per la logistica interna;

7. la tempestività nel raggiungere la destinazione. Negli scambi internazionali la «tempestività della merce di giungere a destinazione è fondamentale perché, più è elevata l'incertezza nelle consegne,

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



Gli scenari economici del Piano nazionale della logistica



più devono essere ampie le immobilizzazioni di magazzino con tutti i costi connessi».

Secondo la Banca Mondiale sotto questo aspetto l'Italia è addirittura 27^a.

Questa incertezza dipende, per un terzo almeno, dalle lungaggini doganali dove l'Italia si pone al 22° posto tra i 27 stati membri dell'Unione europea. Il tempo necessario per il controllo doganale è di 1,3

giorni, mentre in Olanda basta meno della metà (0,6 giorni), in Germania 0,7 e nel Regno Unito 0,8.

Il numero di organismi italiani interessati allo sdoganamento delle merci: 10 enti all'*import* e 6,7 all'*export*. Sotto l'aspetto della frammentarietà degli organi deputati al controllo dell'attraversamento delle frontiere, l'Italia si trova agli ultimi posti non dell'Europa, ma del Mondo.

LA COMPETITIVITÀ DEL SETTORE E QUELLA DI SISTEMA

Sul piano internazionale abbiamo misurato la competitività del Sistema Paese attraverso ulteriori due indici:

- **Trading across borders** dove l'Italia è scesa dal 53° posto al 62° posto per:
 1. costi di *import-export*
 2. numero di documenti necessari
 3. tempi necessari per le operazioni
- **Logistics Performances Index** che misura il *gap* che esiste tra le varie nazioni sulle capacità commerciali ovvero il *connecting to compete*, capacità di trasferire le merci rapidamente, in modo affidabile ed economico.

Gli operatori mondiali sono più preoccupati per i costi crescenti legati ad imprevisti e inefficienze che per i costi diretti delle operazioni.

Rispetto a questo quadro di contesto, monitorato da qualche anno, abbiamo fatto un lavoro di analisi di approfondimento e valutazione.

Infatti negli ultimi anni è stato fatto in Italia un notevole sforzo per cercare di valorizzare l'offerta di

trasporto e logistica, affiancando alle tradizionali analisi quantitative (basate sulle quantità movimentate e sui flussi, in termini di tonnellate e tonnellate-km), valutazioni di carattere più specificatamente economico, basate sul calcolo dei prezzi che le merci prodotte o consumate sul mercato italiano, nonché quelle esportate o importate, pagano per la loro logistica (incluso il trasporto).

Il fatturato complessivamente realizzato dai settori del trasporto e della logistica ha raggiunto nel 2009 i 188 mld di euro di cui 98 mld per i trasporti e 90 mld per la logistica; ma mentre i trasporti – tranne quelli a scala urbana e regionale – sono prevalentemente terziarizzati, nel comparto della logistica si sono raggiunti livelli di terziarizzazione modesti, meno del 16%, valore quest'ultimo registrato nel 2010 (**Tabella 1 e 2**).

Se questa è la fotografia il *focus* su cui dobbiamo puntare, i nostri saperi di analisi sono l'autotrasporto a scala regionale, interregionale e il trasporto via mare. La politica per l'autotrasporto pesa soprattutto

Tabella 1. Contributo del conto proprio e del conto terzi alla Fattura Italia Servizio Logistico e Trasporti (mld di euro 2010)

	Conto proprio	Conto terzi	Totale
Autotrasporto			
Locale	24	4	28
Regionale	20	16	36
Interregionale	3	11	14
Internazionale	1	4	5
Totale Autotrasporto	48	35	83
Mare		12	12
Aereo		2	2
Ferrovie		1	1
Totale trasporto	48	50	98
Logistica senza trasporto	76	14	90
Logistica Totale	124	64	188

Fonte: Elaborazione R. Giordano su dati Comitato Centrale Albo Autotrasportatori, Anno 2010

... la nascita di nuovi fenomeni quali la compressione dei tempi di risposta, l'incremento della frequenza delle consegne con lotti sempre più piccoli e di minor valore, l'esplosione della gamma di prodotti offerti in seguito alla personalizzazione del prodotto, la diminuzione del peso specifico delle merci a causa degli imballaggi...

to alla scala regionale con un titolo prevalente che è conto proprio. Un ruolo di primo piano lo giocano i Comuni, le Province e le Regioni.

Nel settore della logistica si tratta di approfondire la formazione di 25 miliardi di maggiori costi (20 conto

proprio e 5 conto terzi).

Non v'è dubbio in questo caso che un ruolo di primo piano è assegnato alle rappresentanze delle Confederazioni economiche (Confindustria, Confcommercio, Confagricoltura, Confservizi).

Tabella 2. Chi sono i tributari della Fattura Italia per trasporti e logistica

	Mld di euro	Conto proprio	Conto terzi
Trasporti	98	48	50
Logistica	90	74	16
Totale	188	122	66

Fonte Elaborazione R. Giordano su dati Comitato Centrale Albo Autotrasportatori, Anno 2010

LA LOGISTICA: IL VALORE PER SEGMENTI

Le attività industriali e commerciali hanno conosciuto, nel corso degli anni '80, con l'avvento della logistica, una vera rivoluzione. La logistica ha introdotto la comprensione dell'importanza, ai fini della competitività delle aziende, di una gestione integrata della *supply chain*, ossia dell'intero processo che parte dall'approvvigionamento delle materie prime e, dopo la produzione, sfocia nelle attività di distribuzione. I vantaggi in termini di costo delle operazioni, efficienza e competitività, che ne hanno ricevuto le imprese che si sono prontamente adeguate a questa rivoluzione, sono stati notevoli.

Il crescente livello di complessità logistica al quale devono far fronte le aziende per migliorare la loro competitività è determinato dalla nascita di nuovi fenomeni quali la compressione dei tempi di risposta, l'incremento della frequenza delle consegne con lotti sempre più piccoli e di minor valore, l'esplosione della gamma di prodotti offerti in seguito alla personalizzazione del prodotto, la diminuzione del peso specifico delle merci a causa degli imballaggi. Il crescente sviluppo dei processi di globalizzazione dell'economia mondiale, inoltre, ha aggiunto ulteriori variabili ad un quadro competitivo già di per sé complesso: l'espansione dei mercati di approvvigionamento, produzione e distribuzione comporta una continua revisione delle scelte insediative, attraverso la riorganizzazione delle catene di divisione del lavoro su scala globale, l'entrata di nuovi concorrenti, la disponibilità di nuove fonti di approvvigionamento di materie, lavoro e conoscenze.

Operando in tale contesto, le aziende italiane si vedono molto spesso costrette a perseguire contemporaneamente tre obiettivi, tra loro apparentemente

contrastanti: il contenimento dei costi, la flessibilità di risposta alle mutevoli esigenze dei consumatori e il continuo miglioramento del servizio al cliente.

Negli ultimi trent'anni i costi logistici si sono dimezzati, passando da 12% sul valore delle vendite, ad un attuale 6% in media. Ciò che colpisce è che all'interno delle quattro componenti del costo logistico, la voce trasporti tende a diventare prossima al 50%. Quindi, mentre nella gestione del magazzino, degli *stock* e in quella amministrativa dell'ordine, si sono fatte notevoli razionalizzazioni, cioè si è ridotto il costo di queste operazioni, l'incidenza del trasporto sui costi logistici sta diventando una voce incomprimibile.

In Italia, ancor più che in Europa, nonostante i continui miglioramenti nella riduzione dei costi logistici e nell'innalzamento delle *performance* di servizio, sembra essere di fronte a un rallentamento se non ad un'inversione di tendenza.

La giustificazione è da ricercarsi nel basso livello di terziarizzazione dei servizi logistici, nella difficoltà dei processi di integrazione della *supply chain* tra le aziende della stessa filiera, nonché nelle continue richieste di incremento delle prestazioni logistiche da parte del mercato.

La specificità italiana investe in generale il tessuto delle piccole-medie imprese, che spesso hanno rinunciato, in virtù dei loro sistemi di vendita, alla logistica distributiva e, altre volte, non hanno le risorse disponibili per affrontare i necessari investimenti che la logistica moderna richiede, oppure debbono semplicemente adeguarsi agli *standard* delle *supply chain* dei loro committenti, che nell'attuale contesto di globalizzazione dell'economia, danno luogo a



Gli scenari economici del Piano nazionale della logistica



flussi economici in continuo movimento con direzioni sempre diverse. Un'economia che possiamo definire «liquida» con dislocazioni della produzione e del consumo in continuo cambiamento.

A questo tipo di economia, a come gestirla, è chiamata a rispondere la logistica.

La caratterizzazione sempre più *transport intensive* del sistema economico italiano è tra l'altro facilmente percepibile analizzando l'evoluzione che si sta determinando nelle grandezze caratteristiche degli scambi: i veicoli-km e le tonnellate-km che si muovono sulle reti.

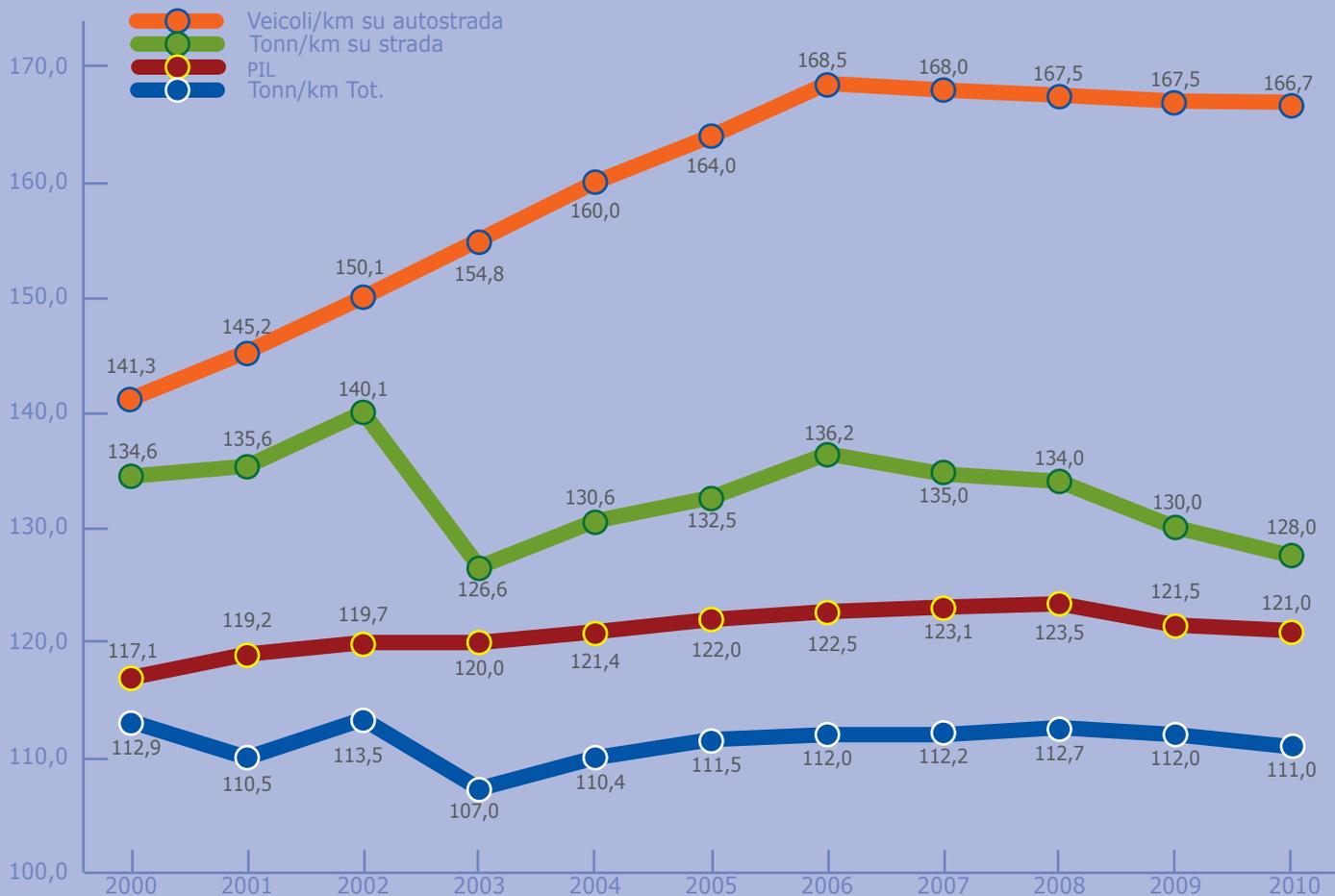
I differenziali di crescita delle grandezze in gioco esprimono in maniera estremamente chiara che a partire dalla fine degli anni Novanta il sistema ha imboccato una strada caratterizzata da un contributo sempre più sostanziale dei traffici su strada e

che questi traffici sono cresciuti in maniera quasi esponenziale nella componente veicolare rispetto a quella dei volumi trattati. In sostanza i veicoli-km in movimento sulla rete, crescono ad un ritmo di gran lunga superiore a quello dei traffici totali (le tonni-km riferibili al complesso delle modalità di trasporto) e dello stesso PIL (**Figura 1**).

Queste tendenze riflettono la mancata ottimizzazione del processo logistico, diventato un fattore di costo che è arrivato a pesare il 22% sul valore della produzione industriale italiana, laddove negli altri Paesi dell'Unione Europea questa incidenza si attesta tra il 14% ed il 16%.

Ma riflettono anche l'evoluzione del Paese da un'economia essenzialmente di trasformazione ad un'economia in cui la deverticalizzazione e l'internalizzazione dei processi produttivi stanno ricollocando l'Italia

Figura 1. La rappresentazione del cambiamento



Fonte Comitato Centrale Albo Autotrasportatori, Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, Piano Nazionale della Logistica, Anno 2010

... La scarsa diffusione di cultura logistica fa sì che questa sia intesa come costo piuttosto che come vantaggio competitivo: dovrebbe essere valutata come strumento per accrescere il valore del servizio e quindi dei prodotti, agendo sul fattore tempo...

in un contesto geoeconomico che tende a caratterizzarla fortemente come Paese assemblatore. Questa prospettiva necessita ancor di più di una logistica

efficiente, capace di valorizzare le strutture imprenditoriali del settore, i contenuti dei servizi offerti sul mercato, la competitività del sistema-Paese.

LA SCARSA DIFFUSIONE DELLA CULTURA LOGISTICA

La scarsa diffusione di cultura logistica, soprattutto nella PMI, fa sì che la logistica sia intesa come costo piuttosto che come fonte di vantaggio competitivo per l'impresa: la comprensione di questo vantaggio richiede invece di valutare la logistica e la gestione ottimizzata della *supply chain* come strumento per accrescere il valore del servizio reso al cliente e quindi dei prodotti collocati sul mercato, agendo principalmente sul fattore tempo e sul trattamento logistico della merce.

La scarsa diffusione di cultura logistica, agendo come fattore limitante l'*outsourcing* logistico, determina anche l'immaturità del mercato dei servizi, caratterizzato da un'alta frammentazione delle aziende fornitrici di servizi logistici, il cui raggio d'azione è spesso limitato ad alcune aree regionali e che peraltro non sono incentivate né all'aggregazione né alla crescita dimensionale.

Questo fa sì che sebbene l'Italia sia oggi il quarto più grande mercato logistico europeo, sono gli operatori logistici dei nostri principali *partner* commerciali, Francia e Germania, ad essere fortemente penetrati nel Paese negli ultimi 10 anni, «esportando» la gran parte della ricchezza che questo mercato è in grado di creare.

Gli operatori italiani, quindi, continuano a retrocedere nelle quote degli scambi con l'estero da un lato per l'onerosità nell'attraversamento dei valichi (costi di transito e tempi di attesa), dall'altro per il maggior costo del trasporto su strada rispetto ai trasportatori dell'Est, con il risultato che la scarsa competitività delle imprese legate al sistema logistico nazionale determina che l'Italia, con la sua elevata vocazione all'*export*, compri sempre più servizi di trasporto e logistico da imprese estere.

In Italia, peraltro, si è sempre data poca attenzione alle problematiche relative ai tempi di inattività del ciclo di trasporto, in particolare modo per quanto riguarda le attese per il carico e lo scarico dei mezzi. L'assenza di collaborazione e di coordinamento tra interlocutori logistici e interlocutori commerciali delle aziende genera ricadute importanti sui tempi di sosta degli automezzi, nonché è causa di continui attriti sui costi di interfaccia.

Tali inefficienze generano costi che potremmo meglio definire sprechi, che coinvolgono tutta la filiera

logistica, caricatori, trasportatori, destinatari e l'intero sistema Paese. Il tempo è una risorsa troppo preziosa: ottimizzare l'utilizzo del tempo significa rendere più efficiente l'intera *supply chain*, diminuire il costo logistico associato alle merci nonché ridurre i costi esterni generati dall'attività di trasporto.

La focalizzazione sulle emergenti criticità di settore consente di identificare i «percorsi virtuosi» che l'azione pubblica deve intraprendere nell'ottica di rimuovere tali criticità.

Una delle azioni non più procrastinabili è la necessità di realizzare sistemi di infrastrutture per migliorare soprattutto la diffusione dello sviluppo e per questo gli indici di connettività delle reti e della accessibilità dei territori nelle diverse parti geografiche del Paese.

Un elemento di grande valenza che dimostra la forte concentrazione dei flussi su pochi assi (per mancanza di attività) è dato dal sistema autostradale (**Figura 2**).

Il peso degli scambi in ambito metropolitano entro un raggio di 50 km su rete autostradale è un elemento di forte chiarificazione per definire le prime priorità: i nodi urbani, ovvero le grandi aree metropolitane del Paese dove si genera il 70% della ricchezza del Paese e dove ogni anno maturano per l'intero comparto della mobilità maggiori costi nell'ordine di circa 60 miliardi, di cui 20 per il trasporto merci.

Restando a focalizzare il nostro obiettivo sul settore del trasporto merci abbiamo che i maggiori costi, evidenziati per ambiti operativi possono essere così motivati:

- il settore dell'autotrasporto, che rappresenta l'80%, per i tempi di operatività in rete, i tempi di attesa al carico ed allo scarico, evidenzia una velocità commerciale di 50 km/h contro il 55 km/h dei nostri competitori tedeschi e francesi.

Il risultato è che produrre 100.000 km-anno un veicolo a 44 tonn. impiega negli ultimi 2 anni anche 2.200 contro 1.826 ore dei competitori. La somma di questo maggiore tempo valorizzata ai costi di 70 euro-ora determina maggiori costi per il 30% rispetto a quelli normali-standard.

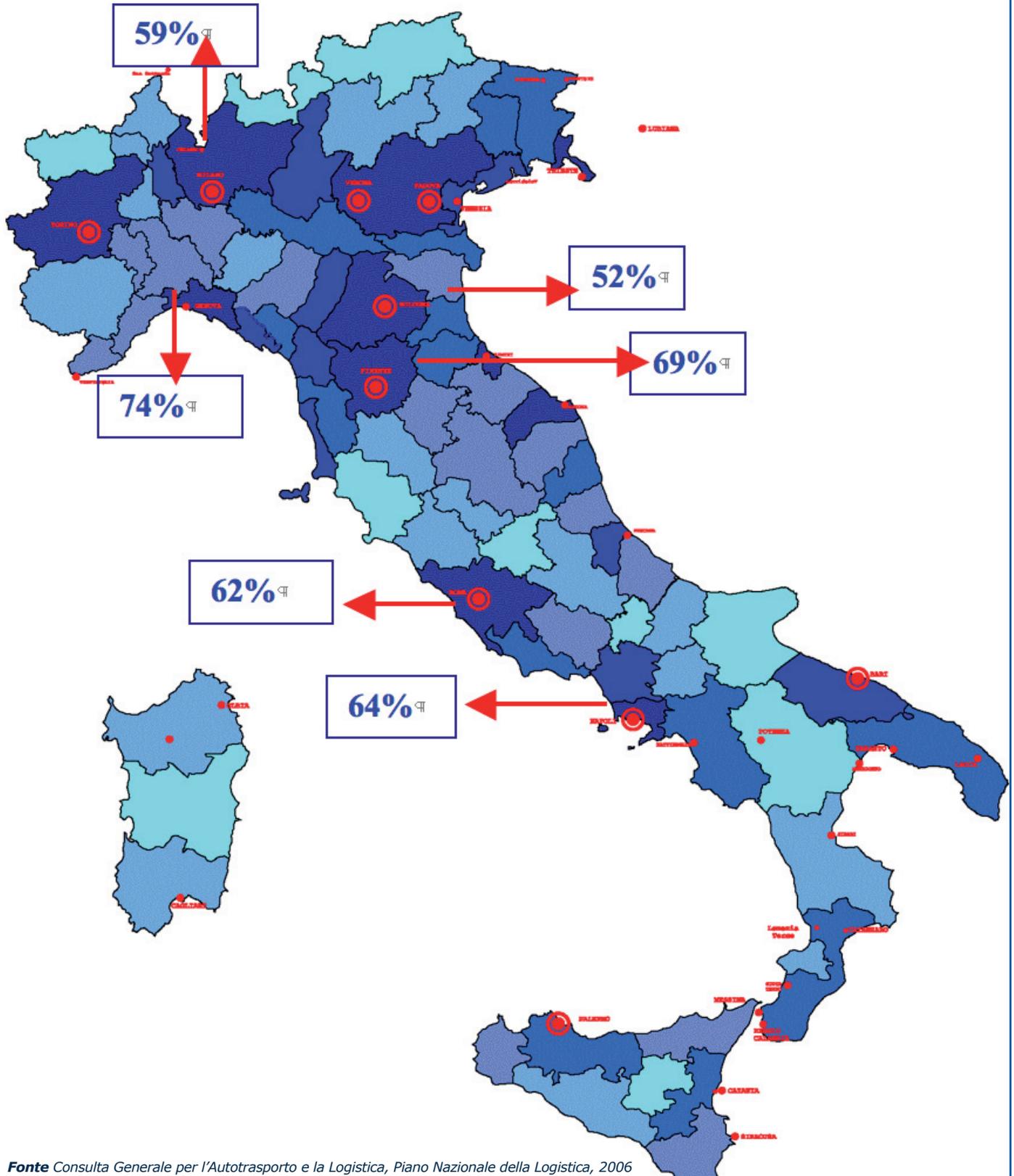
Per i trasporti a scala locale regionale i tempi di gestione e conseguenti maggiori costi causati dagli



Gli scenari economici del Piano nazionale della logistica



Figura 2. I livelli di accessibilità ai territori e ai nodi delle reti



Fonte Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, Piano Nazionale della Logistica, 2006

... sul piano internazionale è stato stimato in 1,5 miliardi in maggiori costi solo per l'attraversamento delle Alpi per i continui divieti che ci pongono gli stati di confine, per eccesso di traffico dall'Italia entrare in Europa...

scarsi livelli di accessibilità del territorio e di connettività delle reti rappresentano il 50% del totale.

Sul piano internazionale è stato stimato in 1,5 miliardi in maggiori costi solo per l'attraversamento delle Alpi per i continui divieti che ci pongono gli Stati di confine, per temi di ordine ambientale e sicurezza soprattutto dall'Italia ad entrare in Europa.

Per il settore marittimo, la scarsa dotazione di infrastrutture di ingresso ed uscita dai terminali, la scarsità di retroportualità raccordata determina anche qui, unitamente alle procedure doganali, ai controlli sanitari ecc. un ritardo rispetto alla media europea di 10 giorni per unità di carico, che si traducono in circa 3 miliardi di maggiori costi, mentre per le ferrovie sono stati stimati maggiori costi, per la in definizione di una rete portante pari a un miliardo di euro.

I maggiori costi per i 40 miliardi di euro possono essere così suddivisi:

- 25 miliardi di euro per il trasporto su strada, di cui:
 - a. 20 miliardi a scala urbano-regionale,
 - b. 1,5 miliardi per il solo attraversamento delle Alpi,
 - c. 3,5 miliardi per i collegamenti di scala interregionale,
- 3 miliardi per i maggiori costi del trasporto marittimo,
- 1 miliardo per il trasporto ferroviario combinato terrestre e marittimo,
- 11 miliardi per i maggiori costi del sistema logistico dovuti soprattutto ad una carenza di sistemi informatici e per le difficoltà di fare sistema. ■

Rocco Giordano
roccior@libero.it

BIBLIOGRAFIA

Comitato Centrale Albo Autotrasporto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Gli effetti delle misure e delle politiche previste nel Libro Bianco UE sul settore dell'autotrasporto e sul Sistema-Paese*, Roma, 2005.

Comitato Centrale Albo Autotrasporto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Il posizionamento competitivo dell'autotrasporto: costi e fiscalità d'Impresa*, Roma, 2008.

Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, *Patto della Logistica*, Roma, 2005.

Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, *Piano Nazionale della Logistica*, Roma, 2006.

F. Dallari, G. Marchet, «Rinnovare la Supply Chain. Come gestire la trasformazione della logistica e dei trasporti», in *Il Sole24Ore*, Milano, 2003.

R. Giordano (a cura di), «Appendice 1997, Trasporti, politiche», in *Grande Dizionario Enciclopedico UTET*, Torino, 1997.

R. Giordano (a cura di), «Appendice 2000, Trasporto», in *Enciclopedia Italiana di scienze, lettere ed arti*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, 2000.

R. Giordano, G. Leonello, «Scenari di impatto macro-economico», in *Sistemi di Trasporto*, CSST, gennaio 2003.

Le linee strategiche e le azioni del Piano della Logistica

Il Piano della Logistica approvato dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica il 2 Dicembre 2010, riprende i cardini dell'impianto del Piano della Logistica 2005-2006 e si caratterizza per essere estremamente operativo. Nel corso degli incontri (55) e dopo la presentazione delle linee guida del Piano del 28 luglio 2010 si è fatto un lungo lavoro di «ricucitura» delle posizioni dei diversi attori della Logistica pubblica (Ministero, Regioni,

Enti Locali) e di quella privata (confederazioni, associazioni, mondo della cooperazione) della domanda e della offerta, che hanno portato ad individuare 10 linee strategiche e 51 azioni necessarie per dare vita ad una politica di intervento capace di ridurre gradualmente le criticità di sistema ed allo stesso tempo rilanciare la competitività economica del Paese a scala internazionale e migliorare i servizi a scala nazionale.

Le 10 Linee strategiche per il programma di attuazione del Piano della Logistica

1. I RIFERIMENTI DEL PIANO

- Il Piano della Logistica parte del «Programma nazionale di riforma per l'attuazione della Strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva - Europa 2020».
- Decisione Finanza Pubblica 2011: Piano Strategico delle Infrastrutture e Linee di intervento della Consulta.
- Patto della logistica 2.
- Piano per il Sud.
- Expo 2015.

2. LE POLITICHE DI SETTORE NELLA LOGICA DI UN SISTEMA PORTANTE DEI TRASPORTI PER IL PAESE

- Riforma Autorità portuali.
- Intermodalità, co-modalità e sistema a rete degli interporti: sollecitazioni e priorità.
- I Piani della rete TEN-T: protocollo delle Alpi e Società di corridoio.
- Rete portante ferroviaria.
- Il ruolo del sistema portuale ed il finanziamento.
- Le vie del mare.
- Trasporto aereo: una prima sperimentazione da FOB a CIF con estensione agli altri settori di trasporto.
- Il sistema fluviale.
- Le piattaforme logistiche e gli interventi di scala nazionale.

3. IL CONTRIBUTO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI PER IL MONITORAGGIO DELLE POLITICHE DI INTERVENTO

- Rapporti con la VIII Commissione del Senato della Repubblica.
- Rapporti con la IX Commissione della Camera dei Deputati.
- Riforma Autorità Portuali (VIII Commissione Senato della Repubblica).

4. GLI ACCORDI INTERMINISTERIALI PER UN PROGRAMMA CONDIVISO DEGLI INTERVENTI

- Accordo con il Ministero dell'Interno.
- Accordo con il Ministero degli Affari Esteri.
- Accordo con il Ministero delle Politiche Agricole.
- Accordo con il Ministero dell'Ambiente - Piattaforma telematica.
- Accordo con il Ministero della Economia.

- Accordo con il Ministero delle Politiche Comunitarie.
- Accordo con il Ministero delle Attività Produttive.
- Accordo con il Ministero del Welfare.
- Accordo con il Ministero per il Rapporto con le Regioni.
- Accordo Enti Locali e Regioni-Patto per la Logistica 2.
- Authority per i trasporti e la logistica.

5. I PROCESSI DI RIFORMA E DI RILANCIO DEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO

- Autotrasporto conto proprio/conto terzi/cabotaggio stradale.
- Normalizzazione Albi provinciali e nazionale.
- Controlli e banca dati dell'autotrasporto.
- Autotrasporto: regolamentazione tempi di carico e scarico, tempi di pagamento, regolarità contributiva, corresponsabilità.
- Disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto e procedure definite per i divieti di circolazione.
- L'Osservatorio dei costi in seno alla Consulta.
- Attivazione di un tavolo di esperti per la semplificazione normativa nel settore dei trasporti.
- Realizzazione di un «Atlante per la logistica».

6. I PROCESSI DI FILIERA

- Distribuzione urbana delle merci e processi di premialità.
- *Best practice* per la filiera dei beni di largo consumo.
- *Best practice* filiera del farmaco.
- *Best practice* elettrodomestici.
- *Best practice* automotive.
- Dal piano delle merci a quello della mobilità urbana.

7. NORME E REGOLE E LE POLITICHE: DISINCENTIVI E PREMIALITÀ

- Sportello unico doganale.
- Premialità all'*outsourcing* logistico.
- Ferrobonus ed Ecobonus.
- Misure per la riduzione del costo del lavoro nel settore dei trasporti e della logistica.

- Ammodernamento parchi rotabili.
 - Misure per le politiche di intervento nei diversi settori.
 - Norme e regole per l'attuazione del Piano.
 - Politica fiscale per la logistica (Riforma IVA, credito IVA, IVA in dogana).
 - Tremonti-Ter per le aggregazioni con estensione agli altri settori di trasporto.
- 8. PIATTAFORMA TELEMATICA, SISTEMA DI ICT E PROGETTO GALILEO**
- Sistemi intelligenti di trasporto: Piattaforma telematica nazionale.
 - Progetto Galileo.
- 9. PROGRAMMA DI FORMAZIONE PER UNA DIVERSA «CULTURA» DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA**
- Progetto formazione per i trasporti e la logistica.
- 10. SOGGETTO ATTUATORE DEL PIANO**
- Le priorità: tempi e modalità di attuazione del Piano della Logistica.
 - Le valutazioni degli effetti degli interventi da attuare.
 - Le misure di intervento, monitoraggio e valutazione degli effetti.

Memorandum azioni individuate attraverso incontri e audizioni

1. Sportello unico doganale.
2. Riforma Autorità portuali ed interporti.
3. Disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto e procedure definite per i divieti di circolazione
4. Premialità all'*outsourcing* logistico: riduzione del costo del lavoro nel settore dei trasporti e logistica.
5. Distribuzione urbana delle merci.
6. Intermodalità, co-modalità e sistema a rete degli interporti: le sollecitazioni e le priorità.
7. Piano nazionale per i sistemi intelligenti di trasporto.
8. Autotrasporto: regolamentazione tempi di carico e scarico, tempi di pagamento, regolarità contributiva, corresponsabilità.
9. Insediamento dell'Osservatorio dei costi in seno alla Consulta.
10. Insediamento di un tavolo di esperti per la semplificazione normativa.
11. Ferrobonus ed ecobonus.
12. Coordinamento con la VIII Commissione del Senato della Repubblica.
13. Coordinamento con la IX Commissione della Camera dei Deputati.
14. Inserimento del Piano della Logistica nel Progetto di Programma nazionale di riforma per l'attuazione della Strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva-Europa 2020.
15. Recepimento delle linee di intervento della Consulta nel Piano Strategico delle Infrastrutture.
16. Accordo con il Ministero dell'Interno.
17. Accordo con il Ministero degli Affari Esteri.
18. Accordo con il Ministero delle Politiche Agricole.
19. Accordo con il Ministero dell'Ambiente-Piattaforma telematica.
20. Accordo con il Ministero dell'Economia.
21. Accordo con il Ministero delle Politiche Comunitarie.
22. Accordo con il Ministero delle Attività Produttive.
23. Accordo con il Ministero del Welfare.
24. Accordo con il Ministero delle Regioni.
25. *Authority* per i trasporti e la logistica.
26. Banca dati volumi e flussi di traffico e realizzazione «Atlante per la logistica».
27. Programmazione della rete TEN-T: protocollo delle Alpi e Società di corridoio.
28. Accordo Enti Locali e Regioni-Patto per la Logistica 2.
29. Rete portante ferroviaria.
30. Porti.
31. Autotrasporto conto proprio.
32. Banca dati del settore conto proprio-conto terzi-cabotaggio.
33. Normalizzazione Albi provinciali e nazionale.
34. Trasporto aereo: una prima sperimentazione da FOB a CIF con estensione degli altri settori di trasporto.
35. Il sistema fluviale.
36. *Best practice* per la filiera dei beni di largo 36
37. *Best practice* filiera del farmaco.
38. *Best practice* elettrodomestici.
39. *Best practice automotive*.
40. La mobilità nelle aree urbane: realizzazione e processi di premialità.
41. Dal piano delle merci a quello della mobilità urbana.
42. Ammodernamento parchi rotabili.
43. Piattaforma telematica per la logistica.
44. Progetto formazione per i trasporti e la logistica.
45. Misure di intervento.
46. Norme e regole.
47. Soggetto attuatore del Piano della Logistica.
48. L'Agenzia per promozione logistica.
49. Politica fiscale per la logistica (Riforma IVA, Credito IVA, IVA in dogana).
50. Tremonti Ter per le aggregazioni.
51. Valutazione degli impatti in uno scenario di *status-quo* e con gli interventi nelle diverse fasi di attuazione.

Quote di comparto gennaio-settembre 2010

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic	Media
% sul totale dei titoli													
TRASPORTI	4,0	3,8	2,1	8,5	2,3	5,4	7,2	6,4	3,5				4,8
% sui titoli dei trasporti													
Aereo	16,7	7,2	11,9	45,3	28,9	1,9	3,6	5,5	15,5				15,9
Marittimo	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	5,5	7,0				1,8
Ferroviario	16,7	11,6	7,1	7,5	4,4	5,6	4,3	7,0	2,8				7,3
Stradale	65,4	81,2	81,0	47,2	66,7	92,5	90,6	82,0	74,6				75,0

LE PRIME PAGINE DELLE PRINCIPALI TESTATE NAZIONALI NEI PRIMI NOVE MESI DEL 2010

Presenza sempre bassa. Fiat sostiene il trasporto stradale

La presenza del settore trasporti sulle prime pagine dei principali quotidiani nazionali ha registrato ancora un lieve aumento nel trimestre estivo, pur restando sempre su livelli marginali, che si attestano sul 4,8% nei primi nove mesi dell'anno, con 836 citazioni complessive su un totale di 17.398 titoli. Sono ancora le vicende della Fiat (in particolare le polemiche per il licenziamento di tre operai accusati di sabotaggio e le varie fasi di riorganizzazione della produzione) a tenere banco nel periodo, confermando l'alta percentuale di presenze del trasporto stradale che ancora a luglio ha superato il 90%, per attestarsi sul 75% nel periodo gennaio-settembre. L'«effetto Fiat», si è tuttavia esaurito subito dopo l'estate, quando le percentuali della voce *Automobile* salite al 66,7% del trasporto stradale, sono ridiscese in settembre al 54,7%, riportando il settore alle quote più consuete intorno al 75%

EPISODI DI CRONACA

È interessante, peraltro, osservare come nel terzo trimestre si registri una sorta di relativa vivacità anche degli altri comparti, dove alcuni incidenti ae-

rei, marittimi e ferroviari hanno consentito ai tre settori di toccare punte insolite (il 7,0% del **trasporto ferroviario** in agosto e il 15,5% del **trasporto aereo** e il 7,0% del **trasporto marittimo** in settembre).

PEDAGGI E CODICE DELLA STRADA

All'interno del **trasporto stradale**, si è detto della prevalenza delle vicende Fiat, ma anche in questo comparto va registrato una specie di «risveglio» di due voci, *Infrastrutture* e *Traffico*, balzate rispettivamente dal 5,2% e 8,1% al 13,8% e dal 12,4%. A determinare tale incremento sono state due circostanze specifiche: la possibilità di tariffazione sulle autostrade e i raccordi attualmente a transito gratuito (particolarmente sensibile «Il Messaggero» di Roma, di fronte alla minaccia di pagamento sul Grande raccordo anulare, che ha portato i temi infrastrutturali in prima pagina per ben 19 volte nel trimestre luglio-settembre) e l'approvazione delle nuove norme del Codice della strada, che tuttavia ha visto le cinque testate esaminate dividersi nella scelta di dare risalto alla notizia: mentre «Il Sole 24 Ore» e «Il Messaggero» hanno dato spazio alla riforma rispettivamente con 13 e 10 titoli dedicati alla voce *Traffico*, gli altri tre quotidiani considerati - «Il Corriere della Sera», «La Stampa» e «La Repubblica» - hanno limitato rispettivamente a 5, 3 e 4 titoli la presenza dell'argomento in prima pagina nell'intero trimestre.

CONFINDUSTRIA E AUTOTRASPORTO

Mentre, infine, continua ad essere marginale la presenza di temi etici come *Sicurezza* e *Ambiente*, che nel trimestre hanno raggranellato rispettivamente il 3,9% (ma ricordiamo che la voce comprende anche gli incidenti stradali) e lo 0,7%, c'è da registrare un singolare balzo della voce *Autotrasporto*, improvvisamente schizzata al 2,5% nel trimestre (5,6% nel solo mese di luglio) a causa della dura reazione confindustriale (e quindi de «Il Sole 24 Ore») alla concessione da parte del governo delle «tariffe minime di sicurezza». ■

Rilevazione gennaio-settembre 2010

	S24	CdS	Sta	Rep	Mes	TOT
Tot. citazioni	254	153	130	141	158	836
Aereo	32	22	26	20	33	133
Marittimo	5	4	4	2	0	15
Ferroviario	19	11	12	10	9	61
Stradale	198	116	88	109	116	627
Petrolio	18	5	4	7	4	38
Automobile	114	75	62	81	55	387
Sicurezza	8	8	5	1	16	38
Traffico	21	11	5	8	18	63
Infrastrutture	22	4	4	6	21	57
Ambiente	6	11	4	5	1	27
TPL	3	1	2	0	1	7
Autotrasporto	6	1	1	0	0	8
Logistica	0	0	1	1	0	2

Il contributo dell'industria automobilistica al Piano nazionale della Logistica

Per il presidente dell'ANFIA, Eugenio Razelli, è necessario ridefinire il prelievo fiscale sul settore, indirizzandolo sul miglioramento infrastrutturale. Intanto i costruttori fanno la loro parte, studiando nuovi veicoli, più grandi e più ecologici, e puntando sulla telematica.

Intervista a cura di **UMBERTO CUTOLO**

QUELLA DEL 27 SETTEMBRE SCORSO è stata un'assemblea generale particolarmente importante per l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA), non soltanto per il particolare momento di difficoltà del settore al quale sono richieste risposte in grado di affrontare la sfida con un futuro segnato dallo sconvolgimento dei mercati e dei modelli di produzione, ma anche per la presenza dell'amministratore delegato del Gruppo Fiat, Sergio Marchionne, che ha fornito le sue risposte accanto a quelle indicate nella sua relazione introduttiva dal presidente dell'ANFIA, Eugenio Razelli. A quest'ultimo abbiamo rivolto alcune domande, per approfondire i temi toccati nella sua relazione.

Nell'ultimo numero di «Sistemi di Logistica», abbiamo pubblicato un articolo sull'indagine annuale di ANFIA sul prelievo fiscale a carico dell'automotive. Nel 2009 il settore ha portato sono arrivati all'erario 67,2 miliardi di euro, pari al 4,5% del PIL, un dato superiore alla media dei Paesi europei e per di più in costante crescita. Voi chiedete di ridefinire questo prelievo, ma in quale direzione volete che sia indirizzato?

Noi ci rendiamo conto che il bilancio dello Stato in questi periodo è sotto tensione, quindi non abbiamo in mente alternative né rivoluzionarie, né immediate. Ci sono, tuttavia, un paio di questioni sulle quali riteniamo che si possa intervenire. Uno è una nostra antica battaglia: la famosa Imposta provinciale sulla trascrizione (IPT), che abbiamo solo in Italia e che quindi sarebbe corretto elimi-

nare, anche perché sarebbe una semplificazione delle procedure. Ma proprio su questo punto abbiamo un minimo di preoccupazione, perché nel dibattito sul federalismo fiscale si leggono delle tendenze abbastanza diverse, dettate dalla necessità di reperire risorse per le amministrazioni locali. Il secondo aspetto sul quale si potrebbe intervenire è un legame più stretto della tassazione ai consumi - per esempio - di CO₂, in modo da ridistribuire il carico fiscale e favorire l'acquisto di mezzi più efficienti. Questo dovrebbe valere non solo per le vetture, ma anche per i veicoli degli

Eugenio Razelli è nato a Genova nel 1950 ed è laureato in Ingegneria Elettrotecnica. Ha iniziato la sua attività in Fiat Auto e Zanussi per poi diventare CEO della Gilardini Industriale nel 1983. Ha ricoperto quindi vari incarichi in Comind e Magneti Marelli. Passato alla Pirelli Cavi nel 1993, come Vice President Manufacturing, ha assunto poi la carica di President & CEO della Pirelli Cable North America. Tornato in Italia nel 1997, sempre in Pirelli Cavi è stato Senior Executive Vice President della divisione Telecom e della divisione Energia. Dal 2001 al 2003 è stato President & CEO della Fiamm. Rientrato nel gruppo Fiat nel 2003, è stato Senior Vice President della Business Development di Fiat spa, prima di assumere l'incarico di CEO di Magneti Marelli nell'aprile del 2005. Dal dicembre 2005 è anche Presidente di ANFIA, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica.



Il contributo dell'industria automobilistica al Piano nazionale della Logistica



operatori economici, i veicoli commerciali leggeri e i veicoli commerciali pesanti. C'è poi un altro aspetto che secondo noi andrebbe valutato ed è quello di fare in modo che una parte di questo carico fiscale vada direttamente al settore. In Italia c'è, come è noto, una grande necessità di nuove infrastrutture, di cui spesso viene decisa la costruzione, ma poi mancano i fondi per realizzarle e quindi i lavori si bloccano. Se si potesse destinare a queste opere almeno una parte del gettito proveniente dall'*automotive*, il nostro settore ne ricaverebbe dei benefici indiretti. Ma sarebbero benefici importanti, perché è sempre più vero che l'obiettivo principale da raggiungere è quello di avere una mobilità sostenibile, ma per avere una mobilità sostenibile non basta avere un veicolo supersofisticato, occorrono anche delle strade, delle infrastrutture, dei comportamenti adeguati di chi guida.

Ciò per avere una mobilità sostenibile, prima di tutto bisogna avere una mobilità.

Già nel senso che una coda non è poi tanto mobile...

Lei dice che riversare una parte del gettito

L'ANFIA

Nata a Torino il 20 marzo del 1912 ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, svolge da oltre 90 anni la funzione di Trade Association come portavoce delle aziende italiane che operano ai massimi livelli nei settori della costruzione, trasformazione ed equipaggiamento degli autoveicoli per il trasporto individuale e collettivo di persone e di merci. Nel suo ruolo di Associazione di categoria, ANFIA rappresenta un driver relazionale strategico tra l'industria autoveicolistica e il contesto politico-istituzionale, italiano e internazionale. Con oltre 280 Aziende associate, che occupano circa 130.000 dipendenti e fatturano quasi 60 miliardi di euro all'anno, ANFIA è tra le maggiori Associazioni di categoria che fanno parte di Confindustria.

L'Associazione è strutturata in 9 Gruppi merceologici: Autoveicoli; Autovetture Sportive e Speciali; Carrozzeri Autovetture; Autobus; Carrozzeri Veicoli Industriali; Componenti; Pneumatici; Produttori Camper; Rimorchi.

dell'*automotive* sulle infrastrutture porterebbe benefici al settore, ma in un periodo di crisi - e quindi di scarsità di risorse - non ci si può permettere il lusso di investimenti a pioggia. Per questo è in preparazione un Piano della Logistica che coordini e finalizzi gli interventi, evitando la dispersione delle poche risorse disponibili. Voi, come ANFIA, intendete contribuire alla stesura di questo Piano e in che modo?

Noi, come filiera *automotive*, abbiamo due obiettivi: quello di far muovere gli individui e quello di far muovere le merci e quindi sicuramente siamo interessati anche alla mobilità delle merci. Sappiamo che l'Italia, oltre ai costi della congestione, ha un delta-costo di logistica di 7-8 punti sul valore della produzione rispetto agli altri Paesi. Si tratta di una cinquantina di miliardi di euro che potrebbero essere recuperati e utilizzati in maniera più produttiva. Noi produttori di veicoli, per esempio, stiamo dando un contributo alla riduzione della congestione e dei costi della logistica, con il «Progetto 18»: già solo un aumento della lunghezza dei rimorchi darebbe un aiuto importante in questa direzione, perché - ovviamente per certi tipi di merce - si potrebbe ridurre il numero dei rimorchi sulle strade. Tra l'altro, è importante portare avanti questo progetto anche perché ci stanno lavorando in Germania e conosciamo la potenza della *lobby* tedesca: e se noi stiamo lì, non facciamo niente e aspettiamo, prevarranno dei nuovi *standard* di veicoli, ai quali dobbiamo essere preparati. Un altro aspetto è la telematica in senso lato. L'ANFIA partecipa in maniera importante al progetto UIRNET che punta a fare in modo che i veicoli per il trasporto delle merci siano connessi telematicamente. In questo modo potrebbero ricevere informazioni precise e tempestive sull'agibilità dei diversi nodi autostradali ed essere indirizzati su itinerari alternativi nei momenti di congestione. Questo è un altro contributo molto importante che noi costruttori di veicoli possiamo dare alla razionalizzazione del sistema e al miglioramento e all'ottimizzazione della logistica.

Ma chiedete anche di essere consultati nell'ambito del giro di audizioni che la Consulta ha programmato, proprio in vista dell'aggiornamento del Piano della Logistica?

Certamente. Intendiamo essere coinvolti, come associazione italiana dei costruttori di veicoli, nella consultazione su questi temi.

...siamo riusciti, d'accordo con il governo, a creare due strumenti : il Fondo di garanzia e gli incentivi per i rimorchi, ma queste misure sono poco più che un'aspirina, mentre ci vorrebbe un antibiotico....

Il comparto dei produttori di veicoli commerciali lamenta di essere stato scarsamente considerato dallo Stato, nel quadro delle misure di sostegno per fronteggiare la crisi. Quali sono le ragioni di questa, tra virgolette, trascuratezza? Eppure la crisi ha colpito pesantemente il settore...

In realtà, se guardiamo il lavoro fatto nell'ultimo anno, siamo riusciti, d'accordo con il governo, a creare due strumenti di incentivazione proprio per questo settore e in particolare per i veicoli pesanti: il Fondo di garanzia per la concessione del credito per le piccole e medie imprese di autotrasporto per cambiare i mezzi commerciali con una dotazione di 50 milioni di euro, e gli incentivi per i rimorchi, che tra l'altro stanno funzionando molto bene. Purtroppo il settore ha avuto un drastico calo delle vendite, superiore al 50%, per cui queste misure sono poco più che un'aspirina, mentre ci vorrebbe un antibiotico. Però sono meglio che niente. Se parliamo invece, di veicoli commerciali leggeri fino a 3,5 tonnellate, questi hanno beneficiato degli incentivi «classici» che riguardavano le vetture e, infatti, c'è stato un certo miglioramento. La speranza è che comunque - e qualche segno già si vede a livello europeo, soprattutto in Germania - la fiducia delle imprese migliori e si torni a investire in questo settore. Nell'ultima Assemblea dell'ANFIA, noi comunque abbiamo chiesto di prolungare le misure di sostegno, perché questi aiuti possono essere erogati al settore dei trasporti grazie ad una deroga del *de minimis* concessa dall'Unione europea, che andrà a morire a fine anno e di cui noi chiediamo, quindi, la prosecuzione.

Cominciano ad arrivare i primi segnali di una nuova fiammata del costo dell'energia. Un'eventualità di questo genere modifica le vostre strategie di mercato?

L'industria si è sempre confrontata con il problema dei prezzi ciclici del petrolio e la nostra risposta è sempre stata quella di costruire dei mezzi sempre più efficienti. Ma la risposta strategica è nello sviluppo dei carburanti alternativi. Noi, come filiera Italia, per esempio, siamo dei grandi sostenitori del metano: bisognerebbe accorgersi - e io non ho visto sinceramente la stampa affrontare questo tema - che per esempio il gas naturale ha subito un tracollo di prezzo, perché si è passati da scarsità dei tempi passati ad una grande abbondanza, perché sono state trovate nuove tecniche di estrazione di gas naturale, che consentono di ottenerne grandi quantità a prezzi molto bassi. Perché allora non sviluppare seriamente l'alternativa del metano? Ma è evidente che anche l'industria avrà bisogno di produrre energia non usando petrolio. E qui si apre il tema del nucleare, che per il nostro Paese è una necessità. In Italia l'energia oggi costa il 25-35% in più che negli altri Paesi. Ridurre la dipendenza dal petrolio, dunque, è necessario non solo per abbattere l'inquinamento, ma anche per ridurre il costo e il nucleare è forse l'unica alternativa reale al petrolio che abbiamo. È stato appena pubblicato uno studio corposo e interessante realizzato dallo Studio Ambrosetti insieme con Eni, Edison e altri, che fissa l'obiettivo di produrre il 25% dell'energia italiana usando il nucleare. Se si farà, tutti beneficeranno di un'energia a prezzi più competitivi. ■

Il contributo dell'industria automobilistica al Piano nazionale della Logistica



L'INTERVENTO DI SERGIO MARCHIONNE

L'Assemblea generale dell'ANFIA è stata conclusa da un intervento dell'amministratore delegato del Gruppo Fiat, Sergio Marchionne, di cui pubblichiamo qui di seguito la parte conclusiva.

Vengo ora al tema più importante di questa Assemblea.

Non è mia abitudine girare intorno ai problemi.

Non l'ho mai fatto e non intendo farlo oggi, di fronte a chi, come voi, sta provando sulla propria pelle le difficoltà in cui il mondo dell'auto si trova.

Siamo in un momento estremamente delicato, in ogni parte del mondo.

Il nostro settore sta pagando lo scotto delle scelte che non ha saputo o non ha voluto fare in passato e dei problemi strutturali che ha ignorato per troppo tempo - come quello dell'inefficienza economica e della sovraccapacità produttiva.

La somma delle non scelte del passato; la mancanza di condizionni di competitività minime, specialmente nel Mezzogiorno; un livello di investimenti esteri che è il più basso d'Europa; il numero crescente di imprese che chiude o abbandona l'Italia... Tutti questi problemi, insieme, ci spingono a mettere mano alla situazione, a fare qualcosa prima che sia troppo tardi.

Non è facile creare o mantenere qui un'attività produttiva.

Lo sapete bene voi e lo sa bene anche la Fiat. La situazione in cui ci troviamo, in Italia, è estremamente seria.

La scelta che si impone oggi è tra fingere che vada tutto bene oppure intervenire per assicurare al nostro Paese la capacità di competere in un mondo globale.

Da ciò che decideremo dipende il nostro futuro.

Quello che è successo lo scorso week end a Genova, al convegno della Confindustria, è un'apertura che giudico molto positiva.

Sono sempre stato convinto che è sulla strada del dialogo costruttivo che si devono affronta-

re i problemi e che si possono trovare le soluzioni.

Ripartire dal confronto, da un impegno che veda coinvolte tutte le parti sociali è un segnale di grande speranza per il nostro Paese. Non so se via vero - come ha scritto qualcuno - che questa apertura è collegata, in qualche modo, a ciò che la Fiat sta cercando di fare con «Fabbrica Italia».

Questo progetto è la risposta di chi non si rassegna a restare ai margini o, peggio ancora, fuori dal gioco. Può darsi che l'impegno che abbiamo deciso di prendere in Italia, per sanare le inefficienze della nostra rete produttiva, sia servito come stimolo per una convergenza di impegni.

Quello che sono è che il resto del mondo non sta ad aspettare i nostri tempi, i nostri timori, i nostri rinvii.

I lavoratori meritano soluzioni e prospettive certe.

Il Governo e la maggior parte dei sindacati si sono resi conto che di fronte hanno un'azienda che è pienamente consapevole delle proprie responsabilità sociali.

Si tratta di un tema che mi sta molto a cuore.

Il fatto di compiere ogni scelta con coscienza è stato e continua ad essere l'elemento prrtante del nostro modo di intendere il business.

L'ho ricordato più volte.

Chi lavora oggi in Fiat è consapevole che solo un comportamento responsabile può assicurare merito e dignità a qualunque risultato..

Questo è l'impegno su cui abbiamo fondato la nostra missione industriale.

La Fiat è un'azienda seria, gestita da persone serie.

Il nostro sviluppo è radicato su valori forti: l'onestà, il rispetto, il senso del dovere.

Quest'etica di business è stata la chiave della rinascita, che ha strappato il Gruppo dal fallimento al quale sembrava destinato nel 2004. Oggi non abbiamo nessuna intenzione di cambiare il nostro comportamento di pregiudicare il cuore della nostra azienda.

«Fabbrica Italia» è nata da questa mentalità. La Fiat opera in Italia da più di un secolo e co-

**... negare i problemi e rinviare
le soluzioni si traduce,
prima o poi, in una dolorosa
e costosa resa dei conti...**

nosce questo Paese meglio di qualunque altra azienda.

Ha la possibilità di accompagnare l'Italia verso un cambiamento profondo di qualità.

La nostra disponibilità è ampia; il nostro progetto e gli obiettivi che si pone sono di grande valore.

Il modo con cui vogliamo realizzare tutto ciò è lo stesso di sempre e parla di un impegno attento e responsabile.

In questo senso, credo che la Fiat sia un'industria che possiamo usare come strumento per compiere una svolta storica.

Possiamo usarla per ridare all'industria dell'auto italiana e alle centinaia di migliaia di persone che, direttamente o indirettamente, dipendono da essa, un futuro molto migliore.

Usiamo la Fiat per questo e solo per questo. Non abusiamo di lei per fini politici.

Vorrei lasciarvi con questa riflessione.

Non possiamo permettere che l'esperienza fatta in questi anni e quella, incredibilmente forte, che abbiamo vissuto durante la crisi passino invano.

Non intendo fare un elogio della crisi.

Ha causato troppa sofferenza a troppe persone - e non solo nel mondo industriale - che diventa difficile pensare ad essa in termini di «distruzione creatrice».

Ma dobbiamo ammettere che ci ha insegnato alcune cose.

La prima è che negare i problemi e rinviare le soluzioni si traduce, prima o poi, in una dolorosa e costosa resa dei conti.

Così è per il settore dell'auto: o ricostruisce le proprie basi su fondamenta più sane oppure si troverà a raccogliere i cocci della propria inefficienza.

La seconda lezione che possiamo trarre è che ogni crisi ci offre l'opportunità di cambiare e migliorare.

Le crisi ci spingono verso un cammino di ristrutturazioni e di riforme.

Se cogliamo questa sfida, sono convinto che possa diventare un cammino di rinascita.

Nella tenacia che mettiamo per affrontare questo compito, nella capacità di ridisegnare il futuro da un foglio bianco, si trova la terza grande lezione.

Mi riferisco al fatto che in ogni organizzazione, le persone giuste - i giusti leader - contano molto più delle giuste procedure.

Per «giusti leader» intendo persone che hanno il coraggio di sfidare l'ovvio, di seguire strade mai battute, di rompere con i vecchi schemi. Sono uomini e donne che comprendono il concetto di servizio, di comunità, di rispetto per gli altri.

Sono persone affidabili, nel senso che mantengono sempre le promesse fatte e non fanno promesse se non sono in grado di mantenerle.

Soprattutto, hanno la visione del loro agire in un contesto sociale.

Questi sono gli uomini e le donne che gestiscono oggi la Fiat.

Sappiamo bene che il successo non è mai definitivo. Devi guadagnartelo ogni giorno.

Ma tutto ciò che è stato fatto finora dimostra quanto in profondità possa agire la leadership.

Dimostra che la nostra azienda ha la forza di chi non subisce il cambiamento, ma lo cerca e spesso lo stimola.

Queste qualità sono la migliore garanzia che abbiamo per affrontare le prossime prove e per creare qualcosa di nuovo, di migliore e di duraturo.

Grazie a tutti

AUTOTRASPORTO

Regolamento contabile del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori

*Decreto presidente della Repubblica 09.07.10, n. 134
Gazzetta Ufficiale n. 194 del 20.08.10*

Il regolamento disciplina la gestione autonoma delle entrate realizzate a qualsiasi titolo e delle spese sostenute dal Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori per l'espletamento dei compiti istituzionali.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Copertura degli oneri derivanti dal contratto nazionale del trasporto pubblico locale

*Decreto ministero del Lavoro 17.05.10
Gazzetta Ufficiale n. 216 del 15.09.10*

Il provvedimento copre, fino a concorrenza, gli oneri derivanti dagli accordi nazionali stipulati dalle associazioni datoriali e dalle organizzazioni sindacali del trasporto pubblico locale.

ITS

Istituzione dei registri nazionali elettronici per il Servizio europeo di telepedaggio

*Decreto ministero dei Trasporti 06.07.10, n. 458
Gazzetta Ufficiale n. 228 del 29.09.10*

Il decreto istituisce i registri nazionali elettronici dei settori e dei fornitori del Servizio europeo di telepedaggio.

AUTOTRASPORTO

Misure per l'utilizzo anche nella formazione dei fondi per le aggregazioni di imprese

*Legge 01.10.2010, n. 163
Gazzetta Ufficiale n. 233 del 05.10.10*

Il decreto legge consente di richiedere anche per la formazione del personale i 9 milioni di euro, stanziati per favorire le aggregazioni tra imprese, ma quasi del tutto inutilizzati per mancanza di richieste.

INFRASTRUTTURE

Programmi triennali di edilizia statale per i periodi 2008-2010 e 2009-2011

*Deliberazione Cipe 13.05.10, n. 237
Gazzetta Ufficiale n. 237 del 09.10.10*

In esecuzione dell'art.128 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 136, la deliberazione esprime il parere di compatibilità dei Programmi triennali di edilizia statale 2008-2010 e 2009-2011 del ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale.

TRASPORTO COMBINATO

Modalità di assegnazione dei fondi stanziati per il combinato ferroviario

*Decreto ministero dei Trasporti 04.08.10
Gazzetta Ufficiale n. 248 del 22.10.10*

Il provvedimento reintroduce i benefici a favore del trasporto combinato ferro-strada.

AUTOTRASPORTO

Ampliamento del Fondo di garanzia all'acquisto di veicoli per il trasporto merci

*Decreto ministero dei Trasporti 21.09.10
Gazzetta Ufficiale n. 257 del 03.11.10*

Il provvedimento modifica il decreto 27.07.09 recante «Istituzione di una sezione speciale riservata alle piccole e medie imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi, nell'ambito del fondo di garanzia per le piccole e medie imprese», estendendo le possibilità di accedere al Fondo anche per l'acquisto di veicoli di categoria N1, N2, N3, O4.

TRASPORTO MARITTIMO

Classificazione delle merci pericolose ai fini del trasporto via mare

*Decreto ministero dei Trasporti 22.10.10
Gazzetta Ufficiale n. 265 del 12.11.10*

Il provvedimento ammette al trasporto marittimo in imballaggi, in contenitori intermedi ed in cisterna, una serie di prodotti classificati come merci pericolose e ne stabilisce le modalità di imballaggio e di trasporto.

TRASPORTO RIFIUTI

Recepimento della direttiva comunitaria sulla gestione dei rifiuti

*Schema di decreto legislativo
approvato dal Consiglio dei ministri il 18.11.10*

Il provvedimento, recependo la direttiva UE sui rifiuti 2008/98/CE, introduce significative novità volte a rafforzare i principi della precauzione e prevenzione nella gestione dei rifiuti. Il provvedimento si tradurrà, in particolare, in un nuovo sostanziale «Codice ambientale» ed introdurrà numerose novità riguardanti le nozioni di rifiuto e sottoprodotto, i principi di corresponsabilità dell'intera filiera nella gestione del rifiuto, nonché le sanzioni per la violazione al sistema di tracciamento Sistri.

L'impatto della crisi sul sistema dei trasporti di alcuni Paesi occidentali

Stati Uniti, Francia, Regno Unito, Spagna, quattro Paesi colpiti, come l'Italia, dalla crisi economica che ha investito il mondo occidentale, in tutti i comparti, anche in quello dei trasporti. Ecco nei rapporti di chi li ha vissuti dall'interno, le criticità provocate dalle difficoltà economiche

di Arianna GIORDANO

L SISTEMA DELL'AUTOTRASPORTO italiano è segnato da una serie di criticità che si concentrano soprattutto su due elementi: la frammentazione dell'offerta e il gran numero di aziende, soprattutto di piccole dimensioni, che incidono pesantemente sul mercato, favorendo l'abbassamento del corrispettivo del servizio a scapito della qualità e della sicurezza.

Ma anche gli altri Paesi occidentali hanno le loro criticità. In queste pagine offriamo uno spaccato di quattro Paesi: Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia e Spagna, non necessariamente simili all'Italia, ma comunque segnati da problemi di difficile soluzione, letti attraverso autorevoli testimonianze di esperti o di istituti di ricerca che aiutano a comprenderne le difficoltà.

STATI UNITI. LE NUOVE REGOLE RISCHIANO DI AGGRAVARE LA CARENZA DI AUTISTI

Secondo le imprese di trasporto e logistica, la legislazione destinata ad entrare in vigore verso la fine dell'anno sulle autostrade USA potrebbe cambiare la fisionomia delle reti logistiche nel Paese, e potrebbe esacerbare la già pressante carenza di autisti. Ciò significherebbe minore capacità di trasporto delle merci con inevitabile aumento dei prezzi dei servizi. Le nuove norme CSA, licenziate dall'Amministrazione federale per la sicurezza del trasporto stradale in sostituzione dell'attuale sistema *SafeStat*, includono una serie di misure per ridurre gli incidenti che coinvolgono veicoli commerciali. Il CSA taglierà, ad esempio, da 10 a 8 le ore che un autista può lavorare e introdurrà un sistema di valutazione della sicurezza che include un registro sulla performance dell'autista degli ultimi due anni.

Ma, secondo gli operatori logistici, le nuove regole potrebbero compromettere l'efficienza della *supply chain*. «Se il CSA e tutte le modifiche normative previste per il 2011 andranno in porto, non solo ridurranno la capacità ma anche la produttività, colpendo tutti noi», ammonisce **Scott Grady**, della *Landstar*

Systems, azienda USA di trasporto e logistica e una delle aziende selezionate per la sperimentazione iniziale delle nuove procedure.

Preoccupazioni condivise dal vice presidente vendite per l'automotive di *Ryder System*, **Jim Moore**, il quale afferma che la riduzione delle ore di servizio rischia di distruggere il 40% dei giri di raccolta che servono lo stabilimento, con significativi aumenti di costi. «Il CSA e la legislazione sulle ore di servizio ci obbligherà a ridisegnare tutta la nostra rete di *mil-krun* (giri di raccolta presso una molteplicità di fornitori) e i costi saliranno del 25-30%», ha affermato in occasione della *Global Conference* sulla logistica per l'automotive la settimana scorsa in Michigan. «Non è un *forse*, questo accadrà».

Oltre a ridurre le ore di servizio, le nuove regole prevedono l'introduzione di un sistema di misurazione della sicurezza. Mentre l'Amministrazione continuerà ad imputare all'azienda la responsabilità per le infrazioni fatte dal proprio personale - ad esempio sulla velocità - trasferirà però all'autista il *rating* di sicurezza cosicché l'autista non potrà passare da



L'impatto della crisi sul sistema dei trasporti di alcuni Paesi occidentali



un'azienda ad un'altra e continuare ad applicare pratiche di guida pericolose.

Il rafforzamento della sicurezza degli autisti e della responsabilità per il rispetto degli *standard* che la CSA introduce significa che molte imprese saranno costrette ad adeguare i requisiti minimi di assunzione. Se da una parte ciò migliora gli *standard* di guida, i requisiti più stringenti sono contestati dal settore dell'autotrasporto, che soffre già ora la carenza di autisti nonostante un livello di disoccupazione del 10% nel Paese. Dice Moore: «C'è una tempesta perfetta in arrivo riguardo alla reperibilità di autisti per l'intero settore». Moore aggiunge «*Ryder* ha più autisti *over 65* che sotto i 30 anni. Sappiamo che, a parte l'anno scorso, non abbiamo avuto alcun *turnover*; nessuno l'ha avuto. Quest'anno ci mancano 300 autisti».

Il collega di Moore, **Tom Jones**, *senior vice presidente senior* della *Ryder*, sostiene che le nuove regole decimeranno il già carente bacino di offerta di autisti, ma suggerisce che l'impatto negativo possa derivare in larga misura da una errata percezione riguardo le nuove regole da parte dei potenziali autisti. «Il piano CSA 2010 sta preoccupando il bacino degli autisti disponibili a causa di un equivoco o della disinformazione che circola nell'ambiente, secondo

cui si sarebbero introdotti *standard* in qualche maniera *nuovi* e il Dipartimento federale per i Trasporti avrebbe avviato un esercizio di *rating* degli autisti, con conseguente dequalificazione di quelli che non rispondano ai nuovi *standard*».

Jones afferma che, pur trattandosi di un'errata informazione, questa situazione starebbe inducendo alcuni autisti a lasciare l'attività o a non tornarci dopo le sospensioni dovute alla recessione. «In realtà il nuovo sistema, che mette il datore di lavoro in condizione di conoscere un dettagliato *background* del candidato autista, renderà una quota marginale di autisti molto meno appetibili».

Per il Direttore della Logistica *Inbound* per il Nord America della GM, **Michelle Braun**, il CSA ha indotto l'azienda ad un dialogo serrato con i propri principali fornitori di servizi di trasporto nello sforzo di capire quanto si stiano attivando per adeguarsi alle nuove regole e quale ruolo abbia la stessa GM nel far fronte alle sfide.

D'accordo Grady, che riconosce la crescente importanza della comunicazione con il cliente sulle varie cose che servono per mantenere i propri autisti: «La *partnership* tra il caricatore e noi, fornitori di servizi logistici, sta diventando un aspetto della *success story*». ■

FRANCIA. LA CRISI COLPISCE TUTTI I COMPARTI DEL TRASPORTO

Le statistiche del ministero dei Trasporti (3° trimestre 2009, gennaio 2010) riguardanti la crisi del traffico merci registrano una ripresa modesta, dopo un forte calo a metà del 2008.

Nel settore dei trasporti, la crisi si traduce in piani di riduzione dei costi, riduzioni del personale e maggiore utilizzazione di lavoratori interinali. C'è una stagnazione della mobilità di persone in transito, il che potrebbe indicare un cambio comportamentale che gli specialisti hanno osservato anche nei trasporti all'interno delle città e non solo periferici.

Ma vediamo gli effetti della crisi sui diversi comparti del settore trasporti (**Figure 1, 2, 3 e 4**).

TRASPORTO AEREO

Forti perdite nel settore aereo per il gruppo *Air France-KLM* (per il biennio 2009-2010 potrebbero raggiungere 1,3 miliardi di dollari), soprattutto per le tratte brevi e di medio raggio, per cui l'intero comparto sarà ristrutturato. Al fine di assicurare la liquidità, *Air France* ha provveduto alla vendita degli aerei e a ciò si accompagna, pertanto, una naturale diminuzione della forza lavoro del 4,4% annuo: la

società prevede da 1.500 a 1.700 uscite volontarie. L'annuncio di una riorganizzazione del traffico nei primi mesi del 2010, sembra però ridare fiducia al settore.

TRASPORTO MERCI SU STRADA

Si registra una diminuzione dell'attività del trasporto merci su strada pari al 10% rispetto al 2008 e un'ulteriore disgregazione del settore a livello internazionale, in quanto la concorrenza si è fatta ancora più dura. Le tariffe sono scese drasticamente dal -5 al -15% e il peggioramento della situazione finanziaria ha comportato il fallimento di numerose imprese. Ma malgrado tutto, si nota una buona resistenza alla vastità della crisi, al fine di salvaguardare soprattutto il comparto produttivo.

Alla fine del 2009, si nota una diminuzione dei fallimenti delle imprese artigiane, ma il numero rimane preoccupante per le grandi aziende. Dopo le perdite in Francia di 120 milioni di euro nel 2007 e 80 milioni di euro nel 2008, la *DHL* sarà acquisita dal fondo di investimento *Caravelle* (già proprietario di *Lamberet* e *Benalu*).

TRASPORTO MARITTIMO

Il traffico marittimo è stato particolarmente colpito dalla crisi, soprattutto nell'importazione, anche se, ad oggi, è in lenta ripresa. Fra i porti francesi più importanti, i maggiori ribassi del 2009 riguardano i porti di Marsiglia (-13%), Le Havre (-8%), Dunkerque (-22%) colpito in pieno dalla crisi della siderurgia e dalla possibile della chiusura della raffineria delle Fiandre. A ciò si aggiungono i rischi di scioperi e di difficoltà locali, come al porto di Le Havre: code di autocarri fino a 5-6 km per consegnare le merci in seguito allo sciopero del 4 gennaio, con ritardi di 3-4 ore e con perdite da 200 a 300 euro a trasporto e conseguente costrizione dell'orario di lavoro e mancate consegne.

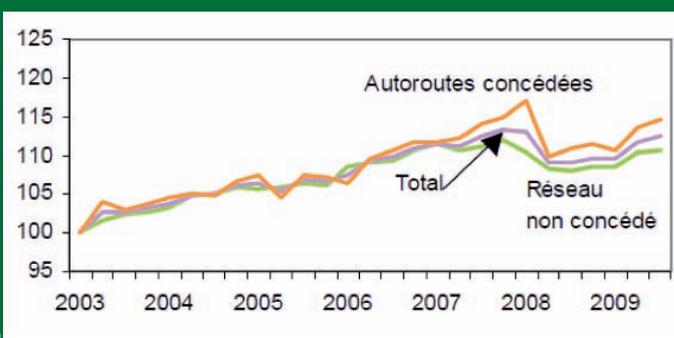
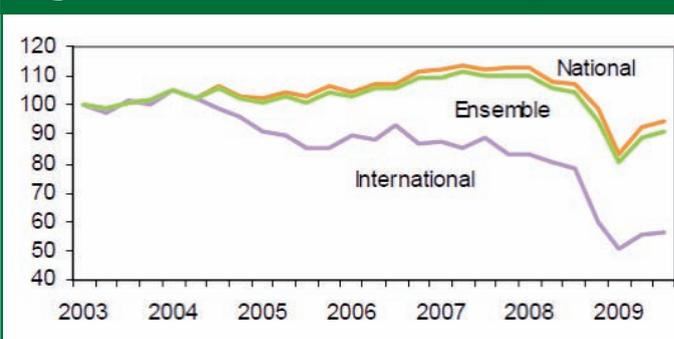
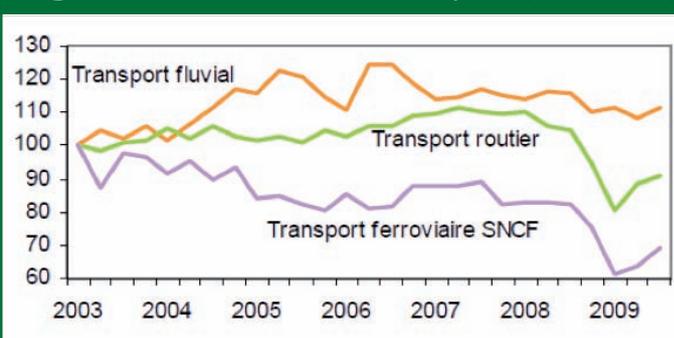
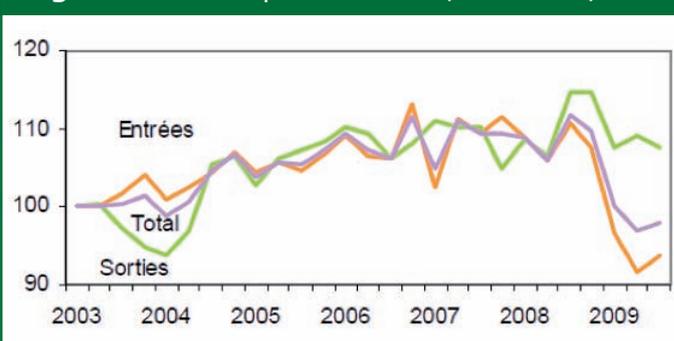
LOGISTICA

Il 2009 ha registrato un calo molto forte delle prestazioni logistiche: 32.800 dalle 57.360 del 2008 che è stato un anno record. Si nota anche una forte caduta dei prezzi del settore immobiliare logistico (diminuzione della domanda: il 2009 rappresenta appena il 25% degli investimenti del 2008).

L'AUMENTO DELLE TENSIONI SOCIALI

Un'effetto collaterale della crisi economica è stato l'aumento delle tensioni sociali che hanno avuto forti ripercussioni anche sul settore dei trasporti.

- **Trasporto su strada.** Nel dicembre 2009 si è svolta una «maratona» negoziale di adeguamento dei salari (per un aumento dal 2 al 4%) che si è conclusa con la riduzione degli oneri sociali. Solo TLF (Federazione delle imprese di Trasporti e Logistica in Francia che rappresenta i principali gruppi di trasporto e logistica) ha sostenuto l'accordo in nome del dialogo sociale, soprattutto per evitare il caos con l'approssimarsi delle vacanze, cosa che il Governo voleva evitare a tutti i costi. Da allora è stata affiancata dai Gruppi *Norbert Dentressangle* (che organizza e gestisce i trasporti a livello europeo) e *Mory*. Per quel che riguarda i sindacati degli autotrasportatori, FNTR, OTRE e UNOSTRA, si sono dichiarati contrari, sottolineando che «i firmatari non sono debitori», marcando la differenza tra le aziende che dispongono di autisti e quelle che non ne utilizzano. La riduzione di 100 milioni di euro, concessa dallo Stato e originariamente prevista per la competitività delle imprese, è stata dirottata nel pagamento dei salari. Negli ultimi anni, i minimi sono stati aumentati dell'11% a fronte di un'inflazione del 4%, manovra necessaria, ma criticata in una fase così difficile per il settore.

Figura 1. Francia: circolazione stradale (100: T1-2003)**Figura 2.** Francia: carichi naz. e internaz. (100: T1-2003)**Figura 3.** Francia: modalità di trasporto (100: T1-2003)**Figura 4.** Francia: porti marittimi (100: T1-2003)

- **Trasporto urbano.** Il lungo sciopero del mese di dicembre presso la RATP (Ente autonomo dei trasporti parigini) ha riguardato la questione dei premi salariali. Si è cercato di evitare lo slittamento dei salari (già ben retribuiti + 22,3% tra il 2001 e il 2007 e pari a 2 volte l'inflazione) e si è stabilito che la RATP, molto criticata per i costi troppo elevati, si inserisca in un contesto di concorrenza leale.
- **Trasporto marittimo.** Vi sono stati numerosi scioperi effettuati dai caricatori portuali tra la



L'impatto della crisi sul sistema dei trasporti di alcuni Paesi occidentali



fine del 2009 e l'inizio del 2010 in diversi porti francesi per evidenziare la loro preoccupazione relativamente al futuro nelle società di manutenzione, profondamente toccate dalla crisi. Si è scioperato contro la riduzione delle forze di lavoro nei porti nel contesto della riforma dello statuto dei caricatori che normalmente dispongono di un periodo transitorio fino a giugno 2011, ma il Governo intende accelerare il processo di trasferimento.

- **Trasporto aereo.** I controllori del traffico aereo (4400 dipendenti) hanno scioperato ripetutamente tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010, contro il progetto di raggruppamento degli spazi aerei in 9 macro aree geografiche. Progetto che ai controllori di volo fa temere ripercussioni sul proprio status e sul trattamento economico.

LE RISPOSTE DEL GOVERNO

Prosegue l'attuazione dell'Accordo di Grenelle per l'ambiente negli investimenti a favore dei trasporti alternativi ma, nonostante vi sia stata una massiccia conversione dell'opinione pubblica alla *green economy*, emergono dei forti dubbi in proposito in quanto aumenta il divario tra gli obiettivi da raggiungere e quanto effettivamente fatto (ad esempio a favore del trasporto ferroviario): i risultati tardano ad arrivare e le preoccupazioni degli imprenditori e dei lavoratori dipendenti del settore sono sempre più immediate e impattano inevitabilmente con le tesi ambientaliste. I risultati delle elezioni regionali potrebbero condurre il Governo a centrare l'azione governativa su una politica di destra e segnerebbero un srtop alla politica ambientalista tanto sostenuta dal presidente Nicolas Sarkozy.

Gli impegni finora assunti dallo Stato a favore dei trasporti alternativi sono compresi nel piano di rilancio dell'economia che ha aumentato gli investimenti infrastrutturali, soprattutto ferroviari e fluviali

(progetto «Senna del nord») con l'obiettivo anche di avviare la transizione alla fase post-crisi. Va inoltre ricordato il piano di mobilitazione per il trasporto di 7 miliardi euro (ottobre 2009), ma spalmato in 15 anni.

L'Accordo di Grenelle per l'ambiente prevede anche l'evoluzione del programma fiscale, in funzione delle emissioni di carbone. Soltanto la Svezia ha preceduto la Francia in questa scelta. Si tratta di alleggerire i carichi legati all'occupazione in sostituzione della tassa professionale sugli investimenti. La *carbon tax* esclude le maggiori sostanze inquinanti industriali, integrate nel sistema europeo di scambio di quota (assegnazione gratuita fino al 2012). La coesistenza di due sistemi diversi sembra, tuttavia, difficilmente sostenibile: da un lato, una tassa fissa e dall'altro un costo variabile legato alle emissioni di CO₂, più difficile da prevedere per l'industria. C'è da aggiungere che è prevista anche una nuova tassa che prevede il pagamento di 17 euro ogni tonnellata di CO₂ emessa, cifra che di per sé risulta molto bassa e quindi difficilmente in grado di scoraggiare la produzione di inquinanti.

Il Segretario di Stato per i Trasporti, Dominique Bussereau, ha inaugurato il 19 gennaio 2010 gli «Stati generali dei trasporti su strada di merci», in un contesto teso dopo gli accordi di dicembre.

Sono stati creati tre gruppi di lavoro che si occuperanno di:

- Performance economica del settore
- Attrattiva dei posti di lavoro e di formazione
- Rinnovo del Contratto collettivo nazionale di trasporto stradale (CCNTR) che risale al 1950. ■

Antoine Beyer

*Università di Parigi - Sorbona
CRIIA (Centre de recherche sur les Réseaux, l'Industrie et l'Aménagement) - Paris 1*

REGNO UNITO: IL NODO DELL'EUROTUNNEL

Tutti i settori del trasporto hanno incontrato difficoltà nell'esercizio delle loro attività nel 2009 ma, come nell'anno precedente, alcune imprese hanno sofferto meno di altre.

Occorre cominciare con il Tunnel sotto la Manica, poiché l'argomento tocca direttamente non solo il Regno Unito, ma anche la Francia, il Belgio e altri Paesi, in quanto non riguarda solo il trasporto merci, ma anche i treni a grande velocità, oltre a numerosi altri progetti di trasporto in via di definizione.

Il traffico dell'Eurostar ha continuato ad aumentare leggermente nel 2009, ma le cifre non sono altrettanto positive per Eurotunnel, soprattutto per il trasporto merci e in particolare per gli autocarri (meno 40% quest'anno contro il meno 12% per i treni da trasporto). I rapporti franco-britannici sui guasti nel Tunnel prima di Natale hanno evidenziato problemi che rischiano di rendere la viabilità del tunnel più debole.

Il 18 e il 19 dicembre sei treni Eurostar ed uno della

... le cifre non sono positive per Eurotunnel, soprattutto per il trasporto merci e in particolare per gli autocarri: meno 40% quest'anno contro il meno 12% per i treni da trasporto...

DB Schenker si sono guastati nel Tunnel, con ricadute su altri treni provenienti da diverse direzioni. Per la prima volta in 15 anni, poi, un incidente ha portato all'evacuazione di un treno Eurostar nel Tunnel. Il Report sull'incidente ritiene che tutte le operazioni di evacuazione si siano svolte in maniera sicura e anche se un migliaio di passeggeri sono rimasti prigionieri all'interno dei treni senza acqua e in alcuni casi senza luce o areazione per più di 18 ore.

UN REPORT INDIPENDENTE

Il Gruppo Eurostar ha commissionato un'inchiesta indipendente *Independent Eurostar Survey*, il 12 febbraio 2010, che ha concluso i suoi lavori con una serie di raccomandazioni concentrate su tre grandi argomenti, che implicano tutti una spesa significativa.

- 1) L'affidabilità dei treni.** Le motrici (*power cars*) sono già state modificate più volte; occorrerebbero modifiche più radicali, che l'Eurostar ha già programmato per il 2012-2014. Secondo il Report, queste motrici sono state progettate prima che gli ingegneri venissero a conoscenza delle condizioni del Tunnel: l'aria calda, l'umidità prossima alla saturazione, piena di particelle di metallo e cemento. Il Report raccomanda l'allestimento di nuovi vagoni, in particolare per i viaggi ad Amsterdam.
- 2) Il miglioramento delle procedure di emergenza e di assistenza passeggeri,** il che comporta l'acquisizione di due vagoni d'emergenza e di treni di soccorso, l'installazione di un sistema di comunicazione nel Tunnel tra Eurostar ed Eurotunnel, centri di gestione delle crisi. Eurostar dovrebbe acquistare due vagoni di emergenza in collaborazione con Eurotunnel. Un investimento di 13 milioni di euro era già stato previsto da tempo per dotare il Tunnel di un sistema di comunicazione performante.
- 3) Gestione delle problematiche, migliore comunicazione con i passeggeri.** Conformemente al Report, Eurostar introdurrà un servizio clienti funzionante 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, capace di gestire grandi volumi di informazioni, un numero verde o locale, non internazionale, un sito Internet aggiornato in tempo reale e uffici informazioni posti ad ogni stazione utilizzata da Eurostar, al fine di aiutare a trovare altri mezzi di trasporto o un albergo per la notte.

RIFLESSIONI A LUNGO TERMINE

- 1) Eurostar ed Eurotunnel non sembrano essere remunerativi.** Almeno per quanto riguar-

da la componente britannica di Eurostar, che è gestita al 40% da un operatore britannico, il resto da SNCF e SNCB, la concessione di dieci anni termina quest'anno con perdite operative per circa 100 milioni di euro in 10 anni. Alle attuali condizioni, Eurostar UK non ha capacità aggiuntive. Non ha più di 5 vagoni d'emergenza, non è in grado di fornire un treno di soccorso in caso di incidente, e il suo personale è sufficiente per lavorare in condizioni normali, ma non quando si verificano delle interruzioni.

- 2) Ostacoli in caso di forti volumi di traffico.** Eurotunnel riesce attualmente a mantenere la temperatura del Tunnel intorno ai 26 gradi grazie ad un potente sistema di raffreddamento. Secondo un'indagine, questo livello rischia di essere superato in caso di aumento del traffico in galleria, il che comporterebbe investimenti supplementari.
- 3) Regolamentazioni.** I treni Eurostar sono ostacolati da pesanti norme di sicurezza stabilite prima della costruzione del Tunnel. Ad esempio, le due motrici tendono a surriscaldarsi molto perché sono ad alta potenza (più di un TGV), per poter trainare 18 vetture, secondo il principio stabilito dal Comitato di Sicurezza in base al quale il treno dovrebbe essere di 400 metri, fortemente protetto contro gli incendi, e scomponibile in 2 parti. Sembra che il TGV di DB che dovrebbe attraversare il Tunnel non sia tenuto a conformarsi a tutta la regolamentazione. Più in generale possiamo dire che i viaggiatori richiedono una *performance* dei treni che non richiedono per strade o aerei. Il 18 dicembre, un giorno drammatico per i trasporti, il 40% dei voli a Charles de Gaulle è stato annullato; i porti di Boulogne, Calais e Dover sono stati chiusi; l'autostrada è stata chiusa a Calais, l'autostrada di Folkestone è stata aperta, ma era troppo pericoloso circolarvi, eppure il Governo britannico non ha chiesto un'indagine su porti, aeroporti e strade.

ALTRE NOTIZIE SUI TRASPORTI

Da metà dicembre, il TGV regionale circolerà anche tra Kent e Londra dimezzando il tempo di viaggio. I biglietti sono costosi, ma i treni sono pieni. Nel corso dei giochi olimpici, i treni collegheranno il centro di Londra a Olympic Park. I giornali inglesi parlano di una possibile partnership tra *Arriva* e *Keolis*, operatore britannico di trasporto passeggeri.

Gli operatori di autobus e gli operatori ferroviari hanno visto un calo delle entrate dopo la crisi, ma dall'estate questa tendenza ha subito un rallenta-



L'impatto della crisi sul sistema dei trasporti di alcuni Paesi occidentali



mento: tre dei cinque principali operatori, *Stagecoach*, *Go-Ahead*, *Arriva*, hanno infatti visto un leggero aumento dei ricavi.

Tuttavia le sovvenzioni sono diminuite e ci si aspetta una riduzione della forza lavoro anche nel settore ferroviario. Gli autobus e le autovetture hanno un rendimento migliore dei treni: ciò è in parte dovuto alla gratuità degli autobus per oltre 60 anni, pagati dai tre Stati e dalle Comunità locali.

National express, operatore storico di trasporto su gomma, ha abbandonato la sua più grande impresa di treni (East Coast, Londra-Edimburgo), nel mese di novembre. Non aveva più possibilità di pagare allo Stato 1,4 miliardi di sterline in 7 anni di concessione, così come promesso. È possibile che lasci definitivamente il settore ferroviario. La società, la cui maggiore azionista è la famiglia spagnola Cosmen è stata oggetto di tre offerte d'acquisto fallite (OPA ostili) nel 2009.

Il Ministro sta riflettendo sulla durata del contratto: potrebbe essere più lunga per incoraggiare gli investimenti.

IL TRASPORTO AEREO

La situazione rimane quella dell'anno scorso: i vettori *no frills* o *low cost* come *Ryanair*, ed *Easyjet*, stanno facendo meglio dell'operatore britannico *British Airways*. Ma, contrariamente allo scorso anno, i prezzi del carburante sono in calo. *Ryanair* e *Easyjet* stanno guadagnando quote di mercato in quanto anche gli uomini d'affari in viaggio sono alla ricerca di tariffe più convenienti. Questi due operatori mostrano profitti più elevati. *British Airways* si aspetta una perdita operativa di 700 milioni di euro nel corso dell'anno, peggiore dell'anno scorso, ma per l'ultimo trimestre c'è stato un utile di esercizio, grazie ad una riduzione dei costi, in seguito ad una riorganizzazione delle ore di lavoro degli operatori e la partenza di centinaia di voli.

Ryanair non è riuscita a negoziare l'acquisto a basso prezzo di 300 velivoli da *Boeing* e *Airbus*, come avrebbe voluto e acquisterà 200 Boeing distribuendo il resto degli utili in dividendi ai suoi azionisti di quest'anno, il che è un fatto insolito.

Gli Aeroporti di BAA (operatore spagnolo) hanno registrato una diminuzione del numero di passeggeri, ma meno grave rispetto al 2008 (-4% nel 2009, -6% nel 2008). Ha venduto Gatwick ad un fondo investimento (Global Infrastructure Partners, 1,5 miliardi di sterline ad ottobre), ora ci sarà un aumento della concorrenza tra Heathrow e Gatwick, anche se i due aeroporti sono specializzati in diversi mercati (Gatwick ha un maggior traffico turistico piuttosto che

d'affari). Il Governo vuole che BAA venda Stansted e uno dei suoi aeroporti scozzesi, BAA non è d'accordo e la lunga battaglia legale continua. Anche Heathrow è attualmente impegnata in sede processuale, perché i Verdi e i Governi locali sono contrari al progetto di una terza pista, e anche due dei tre principali partiti politici (conservatori, liberal-democratici).

TRASPORTO MARITTIMO

Anche il trasporto *container* è stato gravemente colpito dalla crisi. Ci sono pochi armatori inglesi e poche buone notizie; invece, nel nord-ovest dell'Inghilterra, vicino al porto di Liverpool, due armatori storici, *Bibby Line* e *James Fisher* tengono bene grazie a strategie di diversificazione.

Bibby Line ha comperato nel 2007 due catene di distribuzione, di cui garantisce la logistica plurimodale. *James Fisher* ha comperato nel 2009 un ufficio con un centinaio di ingegneri che lo consiglia nel riciclaggio di scorie nucleari. I due armatori lavorano insieme per fornire navi e logistica a Royal Navy.

DP World del Dubai, che ha comperato P&O, ha annunciato per il 2009 un ribasso di fatturato globale del 18%, ma ha cominciato comunque il suo sviluppo di *containers deep-sea* a est di Londra, *London Gateway*, che fa parte di uno più ampio progetto di sviluppo urbano, a *Thames Gateway*, est di Londra, e comprende i «Comuni Poveri» di Londra, la città finanziaria di *Canary Wharf*, il Parco Olimpico, il vasto dispositivo M25 e LGV verso il Tunnel. Si tratta di un investimento (da 10 a 15 anni) di 2 miliardi di euro, di cui 300 milioni di fondi europei.

DP World ha acquistato un terreno, di circa 400 ettari e ha iniziato la costruzione del porto-retroporto e del suo centro logistico. La capacità massima del porto, sarà di 3,5 milioni TEU all'anno, il centro di distribuzione dovrebbe includere oltre 100.000 m² di magazzino su terreni per i quali il permesso di pianificazione costruito copre 880.000 m². Attualmente vi è un'apposita linea merci su rotaia. Si dice che questo progetto, una volta terminato, cambierà la topografia logistica inglese perché le merci entreranno nel Paese molto più vicino al grande mercato di Londra e al Sud Est rispetto ai centri logistici già presenti (Hutchison Felixstowe, Southampton) e saranno ordinati e spediti da questa porta, invece di passare prima per il «triangolo d'oro» di distribuzione nel centro del Paese.

Due porti che sono il collegamento tra Manica, Dover e Portsmouth propongono progetti di espansione. Dover vuole sviluppare una seconda porta, ma c'è bisogno di un cambiamento dello *status* giuridico, prima di poter accettare gli investimenti privati.

...Il sistema dei trasporti in Spagna è di fronte a due crisi: una economica e strutturale del modello produttivo spagnolo, l'altra istituzionale, in cui lo Stato delle autonomie costituito durante la transizione dalla dittatura alla democrazia raggiunge i suoi limiti.

Portsmouth, che utilizza *Brittany Ferries* intende costruire un nuovo terminal con i prestiti per attrarre un quinto operatore [*Portsmouth Harbour City*]. Non sono stati forniti i loro dati per il 2009 ma sembra che non siano molto diversi da quelli del 2008.

TRASPORTO MERCI SU STRADA E MULTIMODALITÀ

Nulla è realmente cambiato dall'anno scorso, poiché le condizioni economiche restano le stesse. I trasportatori dei materiali di costruzione o del settore automobilistico sono maggiormente toccati dalla crisi rispetto ai trasportatori dei prodotti alimentari o della grande distribuzione come *Wincanton*, secondo vettore dopo DHL. La sola strategia per piccole imprese, che non possono ridurre i loro margini, già molto bassi (1,5 al 2%), e quella di continuare a sopravvivere fino alla conclusione della crisi.

La stampa finanziaria britannica non si interessa molto di trasporto stradale, fatta eccezione per la compagnia di *Eddie Stobart*, un'altra società di logistica britannica quotata come *Wincanton* sul mercato azionario, *Eddie Stobart* a Londra sta facendo abbastanza bene, perché due terzi dei suoi affari riguardano il settore alimentare (400 milioni di euro, 1900 autocarri, 600.000 m², 2% di un mercato molto frammentato).

I suoi profitti sono leggermente in aumento quest'anno perché è riuscito a ridurre i costi e i prezzi, utilizzando i suoi veicoli con maggiore efficienza e evitando viaggi a vuoto. Esso offre una tariffa *pay to go*

alle aziende, per indurle ad abbandonare il trasporto in conto proprio per un trasporto più professionale. *Eddie Stobart* ha ampliato il suo coinvolgimento in varie modalità di trasporto. Da tempo gestisce il servizio ferroviario tra Inghilterra e Scozia (con un proprio servizio di treni e di manutenzione, un fratello lavora in questo settore), ha introdotto il 1° ottobre un nuovo servizio ferroviario tra Valencia e il Regno Unito, tre volte a settimana, per il trasporto di frutta e verdura della Spagna, bibite, prodotti farmaceutici, *pallet* ecc.

Eddie Stobart sta negoziando con *Network Rail* l'acquisto di un terreno per costruire un *terminal*. Nel 2009 ha comprato un secondo aeroporto del nord, complementare al primo più vicino a Londra, per espandere le sue operazioni di trasporto. *Network Rail* lavora attualmente sull'allargamento del profilo limite vicino al porto di Southampton per accogliere *containers* di grande dimensione. Annuncia come prioritaria l'elettrificazione di due linee brevi legate ai porti sul Tamigi, affinché i treni da trasporto possano essere attratti da questa forma d'energia meno inquinante. Tuttavia, l'eventuale LGV Londra-Birmingham, se è costruita, non sarebbe aperta al trasporto merci. ■

June Burnham

CNT-OPSTE sessione del 5 marzo 2010

SPAGNA. OLTRE ALLA CRISI ECONOMICA, C'È QUELLA ISTITUZIONALE

Il sistema dei trasporti in Spagna è attualmente di fronte a due crisi tra le più gravi conosciute negli ultimi tre decenni: una crisi economica e strutturale del modello produttivo spagnolo, che si traduce in forti perdite di traffico e nella riconversione del settore dei trasporti nelle sue varie modalità e una crisi istituzionale, in cui lo Stato delle autonomie costituito durante la transizione dalla dittatura alla democrazia raggiunge i suoi limiti.

La crisi economica infierisce anche sui trasporti, i cui traffici sono stati riportati ai livelli del 2005 o 2006, mentre l'attenzione del settore è concentrata sulla battaglia «aria-ferro» tra Madrid e Barcellona.

LA BATTAGLIA TRA MADRID E BARCELONA

Alla fine del 2009, la ripartizione dei viaggi ad alta velocità (senza contare la strada, autobus ed automobile privata) tra le due metropoli è quasi equivalente, mentre il settore aereo precede ancora leg-

germente quello ferroviario.

Si parla d'equilibrio poiché mentre il settore aereo ha resistito sul mercato sia con tariffe competitive sia riorganizzando l'offerta (con 4 operatori), il settore ferroviario risulta meno dinamico (con un solo operatore), sebbene continui la sua espansione (28 AR quotidiani nel 2009, contro i 17, poi 25 nel 2008). Il TGV circola ad una velocità massima di 300 km/h (livello 1 del ERTMS), cosa che porta la durata del tragitto senza soste, a h 2:38. Si prevede che il livello 2 del ERTMS parta prossimamente, di modo che la velocità massima sarà di 350 km/h e la durata del viaggio portata a h 2:00 circa.

IL BRACCIO DI FERRO TRA CONTROLLORI AEREI E GOVERNO

L'aumento delle retribuzioni dei controllori aerei, conseguenza degli accordi del 1999, ha comportato che il costo della navigazione aerea sia in Spagna il più elevato d'Europa. Il salario medio dovrebbe



L'impatto della crisi sul sistema dei trasporti di alcuni Paesi occidentali



essere riportato a 200.000 euro annui, mentre la media attuale è di 350.000. Il numero dei controllori aerei è 2.400, per un costo totale (al 2009) di 723 milioni di euro.

I controllori hanno la facoltà di organizzare il loro lavoro: decidere sugli agenti necessari per la prestazione dei servizi e l'orario di lavoro.

Vi è stata la rottura del negoziato sulla contrattazione collettiva tra i controllori ed AENA (Ente di controllo aereo spagnolo). I controllori aerei sono stati considerati come i colpevoli del *deficit* di AENA, soprattutto in questi tempi di crisi economica.

Il Governo spagnolo ha adottato (nel febbraio 2010) una nuova regolamentazione dei servizi di controllo della navigazione aerea, aperta a nuovi fornitori certificati. È stata salutata positivamente dai trasportatori aerei: *Asociación de Compañías Españolas de transporte Aéreo* (ACETA) e *l'Associazione delle linee aeree* (ALA) che sono d'accordo sulla riduzione dei costi che ne conseguirà.

LA RICOMPOSIZIONE DEL PANORAMA AEREO

Iberia ha reso pubbliche le perdite operative nel 2009 per 273 milioni di euro, dopo 13 esercizi chiusi in positivo. Le entrate sono diminuite del 19% rispetto al 2008, mentre i costi di gestione sono diminuiti soltanto del 12%.

Vueling (gruppo *Iberia*) ha ottenuto benefici nel 2009 (27,7 milioni di euro), dopo la sua fusione con *Clikair*.

Spanair ha ottenuto 90 milioni di euro per finanziare la sua riconversione ed un'ulteriore espansione, di cui 50 milioni provengono da prestiti di istituzioni pubbliche, in particolare catalane. Nel 2009 le perdite raggiungono i 120 milioni di euro.

Si va verso la formazione di due poli: *Iberia-British Airways-Madrid* e *Spanair-Lufthansa-Barcellona*.

Stranamente, il nome di *Iberia* richiama ad una visione piuttosto federalista della Spagna, ma i ruoli sono opposti all'interno di questi due poli, poiché il primo è fondato su un'organizzazione a stella attorno a Madrid, mentre il secondo si sostiene su molti aeroporti, di cui Barcellona sarebbe il principale *hub*.

Dopo il fallimento nel 2006 di *Air Madrid*, alla fine 2009 la storia si è ripetuta. *Aria Comet*, di cui uno dei principali azionisti è il presidente del patronato spagnolo, ha dichiarato fallimento ed ha costretto le autorità spagnole a garantire l'assistenza ai passeggeri. Dato che il rischio dei fallimenti è aumentato con la liberalizzazione, si chiede la creazione di un fondo di garanzia per fare fronte a queste situazioni e proteggere i diritti dei viaggiatori. Potrebbe essere finanziato con una tassa per ogni biglietto venduto.

LA CRISI ISTITUZIONALE E LA GESTIONE DEI TRASPORTI

Il 1° gennaio 2010, il Governo catalano è stato riconosciuto come l'autorità organizzatrice dei servizi ferroviari della periferia di Barcellona. Dopo una lunga resistenza opposta dalle forze centraliste (funzionari dello Stato, sindacati professionali, dirigenti del RENFE), lo Statuto delle autonomie, infine, è stato applicato benché soltanto in parte, poiché i negoziati continuano per i servizi di media distanza. Il Governo catalano si riserva la possibilità di cambiare operatore fin dalla fine dell'attuale contratto sottoscritto dallo Stato con il RENFE, che scade alla fine del 2010. In realtà, si tratta soltanto di applicare il principio di sussidiarietà con l'obiettivo di ottenere una gestione più efficace del sistema ferroviario, ma il nazionalismo spagnolo lo ha interpretato come una rottura dello spirito di patria.

VERSO UN NUOVO MODELLO DI GESTIONE AEROPORTUALE

La principale innovazione è la separazione della navigazione aerea dalla gestione degli aeroporti dello Stato (attualmente sono 48), cosa che è coerente con le politiche europee e permetterà di chiarirne i costi. Nel 2009 i risultati operativi di AENA, l'impresa dello Stato incaricata di queste funzioni, sono negativi: 432,9 milioni di euro, di cui 212 milioni di euro riguardano il *deficit* apportato dalla tassa d'ingresso agli aeroporti. Il debito per il finanziamento degli investimenti è di 11,4 miliardi di euro.

Sarà costituita una nuova impresa pubblica (AENA Aeroporti) per gestire tutti gli aeroporti dello Stato, con un massimo del 30% di capitali privati. I grandi aeroporti (Madrid e Barcellona) potranno essere gestiti da società filiali con la partecipazione degli enti autonomi e locali ed il CCI, ma è lo Stato centrale a conservare la maggioranza. Più che di un «nuovo modello» si tratta di un adattamento del modello detto «in rete», al fine di permettere il conferimento di capitali privati ed una timida partecipazione delle istituzioni locali per fare fronte all'indebitamento.

Una domanda molto forte si nota in particolare in Catalogna. *Ferrovial* (BAA) ed *Abertis* (TBI) non vogliono partecipare come *partner* finanziari, ma intervenire nella gestione. Le forze politiche e sociali in Catalogna sono in gran parte contrarie al modello, poiché non prevede la gestione individualizzata delle piattaforme, ciò non permetterebbe a Barcellona di distaccarsi da Madrid. Un primo aeroporto di costruzione e gestione «autonoma» è stato appena aperto a Lleida, in Catalogna (gennaio 2010). ■

Consiglio nazionale dei trasporti spagnolo

Osservatorio sulle politiche e strategie dei trasporti in Europa

Per conoscere gli ITS in tutte le loro applicazioni

SONO ORMAI ALCUNI ANNI che i sistemi intelligenti di trasporto (ITS) costituiscono, sia a livello nazionale che a livello europeo, un elemento chiave del dibattito sull'ottimizzazione del sistema dei trasporti, al quale sono affidate di volta in volta speranze e progetti di soluzione a tutti i problemi del settore: dalla sicurezza alla scorso, dall'inquinamento alla congestione, dai ritorni a vuoto all'intermodalità.

In realtà, le speranze non bastano e i progetti si presentano ancora distanti da soluzioni davvero funzionali. al contrario, quanto è stato realizzato finora nel campo degli ITS pone un nuovo - ineludibile - problema: quello del dialogo tra i diversi sistemi in opera nei diversi settori, dove si incrociano una quantità di *software* che vanno dal più elementare navigatore GPS al più sofisticato sistema di verifica a distanza delle condizioni di un veicolo da parte di un'infrastruttura sensibile (ad esempio un traforo che verifica le condizioni di calore di un autotreno o un ponte che ne controlla a distanza il tonnellaggio, bloccandolo in caso di pericolo).

Ripartire ad un «linguaggio» unico questo ormai articolatissimo quadro di sistemi è un'opera evidentemente titanica; l'obiettivo dunque si sposta sulla necessità di integrare e rendere interoperativi, se non tutti i linguaggi, almeno quelli più importanti, predisponendo al teppo stesso una base *standard* di integrazione per il futuro.

Ma per progettare il futuro, bisogna conoscere l'esistente e il lavoro di Francesco Russo e Agata Quattrone nasce proprio dall'esigenza di fornire un quadro di elementi di base per la conoscenza degli ITS e che sono necessari per progettare un ITS relativo ad un sistema che comprenda infrastrutture, servizi di trasporto e mezzi.

Gli ITS sono, infatti, complessi da affrontare, in quanto nessuno dei consolidati settori scientifici li comprende interamente: da una parte, la base di riferimento non può che far capo a conoscenze e competenze delle discipline di trasporti perché l'uso degli ITS e la loro stessa esistenza sono giustificati solo nell'ambito dei trasporti, ma, dall'altra, alcuni riferimenti importanti esulano dalle competenze specifiche che definiscono la cultura dei trasporti.

La necessità di queste differenti competenze implica, prima nei tecnici e poi nei decisori politici, una difficoltà a percepire appieno il ruolo e l'importanza degli ITS, e ciò a maggior ragione negli ordinamenti attuali dell'università italiana.

L'obiettivo degli autori è, perciò, a partire da una panoramica sulle varie classi di ITS, quello di caratterizzare quanto è stato fatto ad oggi a livello nazionale ed europeo al fine di promuovere l'integrazione e l'interoperabilità di questi sistemi, nonché la loro progettazione con elementi di disegno condivisi.



A tal fine viene riportata un'analisi di architetture e *standard* di riferimento condivisi a livello europeo, viene descritta l'architettura telematica di riferimento italiana ARTIST e viene illustrato un caso guida di autoapprendimento per la progettazione con ARTIST. Il libro di Francesco Russo e Agata Quattrone, peraltro, ha il merito di raccogliere in forma sistematica tutti gli elementi di base e le applicazioni degli ITS nel settore dei trasporti e della logistica.

Il lavoro trova, peraltro, la sua conferma operativa nella Azione n. 43 del Piano della Logistica che sta cercando di integrare le tre piattaforme del Ministero dell'Ambiente e quelle del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Francesco Russo, professore ordinario di Trasporti, insegna Progettazione dei Sistemi di Trasporto e Trasporti e Logistica presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria, dove è coordinatore del Dottorato di Ricerca in Ingegneria dei Trasporti e della Logistica all'interno del Dipartimento di Informatica Matematica Elettronica e Trasporti.

Agata Quattrone è dottore di ricerca in Ingegneria dei Trasporti e della Logistica presso il Dipartimento di Informatica, Matematica, Elettronica e Trasporti dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria.



F. Russo, A. Quattrone

ITS sistemi di trasporto intelligenti
Elementi di base e applicazioni operative
Franco Angeli, 2010, Roma
pp. 192
€ 23,00

giornopergiorno

6 LUGLIO

Appalti FS truccati: 5 arresti a Napoli

Due ex dirigenti di Trenitalia e tre imprenditori sono stati arrestati a Napoli nell'ambito di un'inchiesta su appalti pilotati in cambio di tangenti.

10 LUGLIO

La Fiat annuncia: la Panda a Pomigliano

Fiat produrrà la futura Panda a Pomigliano. Il gruppo torinese, dopo il referendum che ha approvato l'intesa con Fim, Fismic e Ugl, ha confermato l'impegno assunto con l'accordo.

14 LUGLIO

Fiat licenzia a Melfi tre operai

Tre operai della Fiat di Melfi, due dei quali sindacalisti, sono stati licenziati dall'azienda con l'accusa di aver impedito di lavorare anche ai dipendenti che non partecipavano alla manifestazione.

16 LUGLIO

Il governo vara un decreto per l'autotrasporto

Un decreto legge varato dal Consiglio dei ministri trasforma in norme di legge l'accordo con gli autotrasportatori. Confindustria protesta per il ritorno delle «tariffe minime».

27 LUGLIO

Fiat vara la new company per Pomigliano

La Fiat ha varato la società per Pomigliano: sarà, presieduta da Sergio Marchionne, mentre prosegue la discussione sul tavolo per il contratto e la delocalizzazione.

29 LUGLIO

Il Tar blocca l'aumento dei pedaggi

Il Tar del Lazio ha accolto il ricorso della Provincia di Roma e ha bocciato il pedaggio sul Grande raccordo anulare e l'aumento delle tariffe delle autostrade.

1 AGOSTO

Crolla il mercato dell'auto: a luglio -26%

I concessionari denunciano: a luglio il mercato dell'auto sarà un disastro: le immatricolazioni crolleranno del 26%. E chiedono l'intervento del governo per rilanciare il settore.

7 AGOSTO

Deraglia la Circumvesuviana: un morto

Un morto e 58 feriti sono il bilancio del deragliamento di un treno della Circumvesuviana, avvenuto nella zona di Granturco. Secondo un testimone, il macchinista stava parlando ad un telefonino.

10 AGOSTO

Fiat il giudice reintegra i tre operai licenziati

Il tribunale di Melfi ha condannato la Fiat per comportamento antisindacale, integrando i tre operai licenziati per «sabotaggio alla produzione». La Fiat valuta il ricorso.

12 AGOSTO

In vigore il nuovo Codice della strada

Entra in vigore il nuovo Codice della strada. Prevede il divieto di vendita di alcolici in autostrada dalle 22 alle 6, stretta sulle minocar e possibilità di avere il foglio rosa a 17 anni.

21 AGOSTO

Fiat blocca i tre operai reintegrati

La Fiat ha inviato un telegramma con l'invito a non presentarsi in fabbrica ai tre operai licenziati e reintegrati dal giudice di Melfi.

26 AGOSTO

Marchionne: un nuovo patto sociale

Rispondendo al presidente della repubblica, Giorgio Napolitano, che lo aveva invitato a cercare una soluzione sul caso dei tre operai di Melfi, l'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, chiede «un nuovo patto sociale».

1 SETTEMBRE

Crollano le vendite di auto: in agosto -19%

Nel mese di agosto le vendite di automobili sono scese del 19,27% rispetto allo stesso mese del 2009. Un mercato dell'auto così non si vedeva da 17 anni.

7 SETTEMBRE

Disdettato il contratto dei metalmeccanici

Disdetto da Federmeccanica il contratto di lavoro dei metalmeccanici del 2008, «per tutelare le aziende dalle azioni giudiziarie minacciate dalla Fiom».

16 SETTEMBRE

Fiat: parte lo spin off

La Fiat scorpora l'auto. Via libera dei soci alla scissione dei camion, che sarà operativa dal 2011. L'amministratore delegato, Sergio Marchionne, commenta: «Ci saranno più margini per le alleanze».

26 SETTEMBRE

Auto in mare dal traghetto: due morti

Un'autovettura con due turisti a bordo è precipitata in mare nel porto di Genova, a causa di una manovra errata del traghetto dal quale stava sbarcando. Morti entrambi i passeggeri

Piattaforma telematica dell'Albo per la sicurezza e l'efficienza delle imprese

È ormai in avanzata fase di sperimentazione il progetto dell'Albo degli autotrasportatori che permette alle aziende di dialogare con il presidio centrale attraverso un palmare di bordo. E adesso il progetto si estende alle aree di sosta attrezzate per il «secure parking»

Negli ultimi anni il sistema del trasporto italiano è stato influenzato da forti spinte almeno sul piano normativo e regolamentativo, prevalentemente finalizzate al miglioramento dell'efficienza complessiva e della sicurezza.

Gli organizzatori del trasporto (spedizionieri, imprese produttrici ecc.) e gli operatori del trasporto e logistica sono spinti dalla regolamentazione, nazionale ed europea (se non dalle compagnie assicuratrici), ad attivare servizi di sicurezza al fine di tutelarsi verso responsabilità diretta in caso di violazione delle norme.

L'innovazione tecnologica in questo processo che si va attivando, favorendo l'integrazione di tutti gli attori della *supply chain*, è uno strumento fondamentale per consentire il passo in avanti richiesto da un contesto competitivo sempre più attento agli aspetti di affidabilità e qualità del servizio, di efficienza e sicurezza.

È all'interno del contesto sopra descritto, che si inserisce la creazione dell'applicazione *web* della Piattaforma Telematica dell'Albo degli Autotrasportatori, un sistema integrato per la sicurezza ed efficienza delle imprese di autotrasporto, che fornisce in questa fase servizi relativi all'infomobilità, in particolar modo sui Valichi alpini, alle aree di sosta attrezzate ed alla messa in rete dei Centri di Revisione Mobile.

La PTA fornisce un ausilio alla navigazione GPS degli autotrasportatori mediante l'interfacciamento con dei dispositivi palmari *ad hoc*, attraverso i quali è possibile prima di ogni viaggio programmato (prima di ogni missione del singolo autotrasporto) un itinerario ottimizzato in base alle condizioni Meteo, Traffico, ecc. e comprendente anche le soste programmate per quel determinato tragitto. Il processo si avvale infatti di diversi sistemi di calcolo e di mappature nonché di un *software* che permette di connettere le aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto e fornire informazioni in tempo reale ai conducenti dei veicoli.

Eventuali problemi che possono comportare modificazioni all'itinerario, vengono comunicate in tempo reale (ad es. via SMS) sempre tramite il palmare in dotazione.

L'autotrasportatore è soggetto attivo di questa «catena informativa» e può segnalare (tramite apposita funzione presente sul palmare) incidenti, problemi di traffico e/o condizioni meteo avverse. Questi eventi (una volta validati) andranno ad integrare la casistica di eventi globale già presente sul database, rendendo quindi più efficaci le «decisioni» degli itinerari ottimali proposti caso per caso.

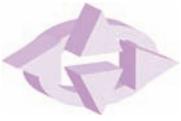
La piattaforma funge inoltre da data *repository* per i Centri Mobili di Revisione, dislocati sul territorio nazionale.

LA FASE SPERIMENTALE E IL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA

Dal 6 giugno 2010 il progetto è entrato nel vivo della fase sperimentale. Nell'ambito dell'attività di presi-

dio, si è provveduto alla distribuzione dei Palmari in comodato d'uso alle aziende selezionate per tale

La piattaforma telematica dell'Albo per la sicurezza e l'efficienza delle imprese



sperimentazione e alla formazione degli operatori di centro logistico che per le aziende stesse già stanno interagendo in maniera attiva e costruttiva con il Presidio della Piattaforma, allo stesso tempo sono partite le attività previste:

- analisi delle problematiche inerenti alla Piattaforma;
- controllo dell'efficienza della Piattaforma;
- gestione dei flussi, d'informazione e dati;
- primo intervento;
- ricezione delle chiamate in orario standard;
- smistamento delle *service request* alle strutture di competenza;

- in linea generale la supervisione di tutto. La Piattaforma agisce su due fronti, uno viene visualizzata dall'*homepage* dell'applicazione (**Figura 1**), dove si trova il **Sistema integrato GIS** (*Geographical Information System*), una volta effettuato il *login*, l'altro attraverso le applicazioni del Palmare in dotazione alle Aziende. Il Sistema integrato GIS permette di accedere ad una visione simultanea e riassuntiva di tutte i dati connessi alla zona rappresentata. Tale Sistema GIS consente la gestione di eventi georeferenziati presentando funzionalità tipiche di zoom, spostamento, ricerca e selezione di un punto di interesse, quali:

Figura 1. Homepage della Piattaforma telematica dell'Albo degli autotrasportatori (PTA)

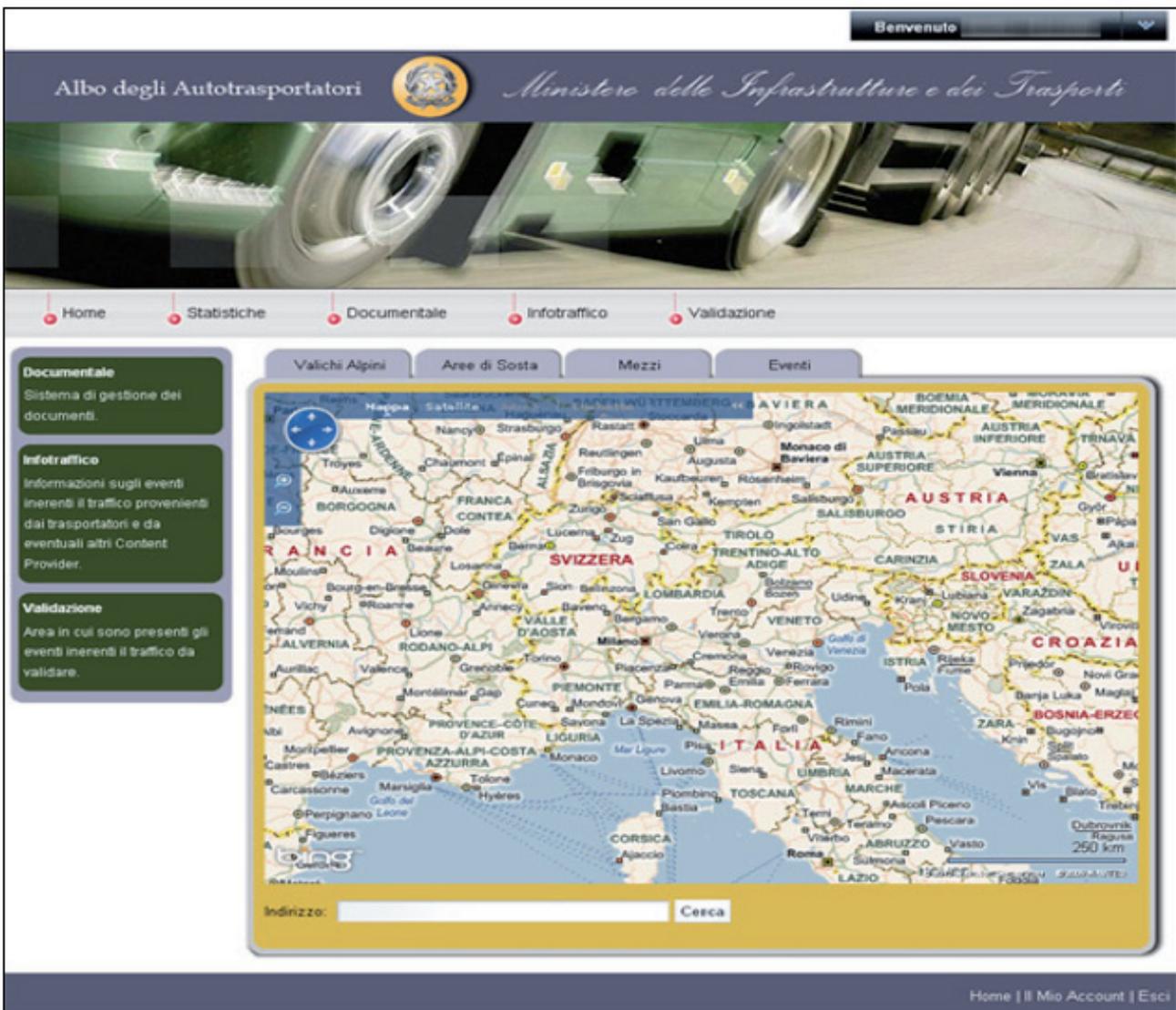


Figura 2. I simboli delle voci sui tab

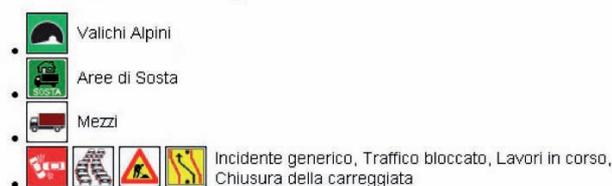
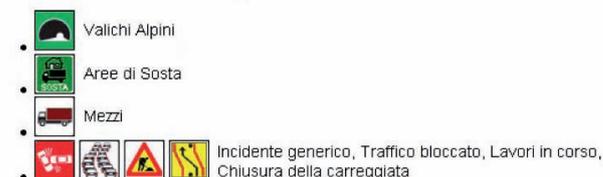


Figura 3. La tooltip del tab «Eventi»

Le voci e i relativi simboli sono i seguenti:



- Mappa
- Satellite
- Aerea
- Etichette
- Bussola
- Zoom in/out
- Ruota

Le quattro voci situate sui *tab* subito sopra la mappa (Valichi Alpini, Aree di Sosta, Mezzi, Eventi), permettono di visualizzare, distribuite sulla mappa, le informazioni relative alla voce selezionata.

Le voci, ed i relativi simboli, sono quelli illustrati nella **Figura 2**.

Quando si seleziona il *tab* **Valichi Alpini**, oltre alla distribuzione di essi sulla mappa, passando sopra il simbolo del tunnel con il *mouse*, si apre un *tooltip* con le informazioni relative.

Quando si seleziona il *tab* **Aree di Sosta**, oltre alla distribuzione di esse sulla mappa, passando sopra il simbolo del tunnel con il *mouse*, si apre un *tooltip* con le informazioni relative.

Quando si seleziona il *tab* **Mezzi**, oltre alla distribuzione di essi sulla mappa, passando sopra il simbolo del tunnel con il *mouse*, si apre un *tooltip* con le informazioni relative.

Quando si seleziona il *tab* **Eventi**, oltre alla distribuzione di essi sulla mappa, passando sopra il simbolo dell'evento con il *mouse*, si apre un *tooltip* con le informazioni relative (**Figura 3**).

L'Operatore dell'Albo a fronte di una comunicazione su l'insorgere di un evento si può inserire un evento che sarà soggetto a successiva valutazione e se confermato verrà validato.

Gli eventi sono presentati nella lista con le informazioni:

- Data di segnalazione dell'evento stesso (data).
- La sua natura (tipo).
- Tratto autostradale in cui si è manifestato (descrizione).

Il palmare permette la gestione dei dati impostati tramite Piattaforma dall'Operatore Logistico e si presenta con diverse sezioni accessibili dalla schermata principale (**Figura 4**) che sono:

Chiedi percorso. La prima operazione da effettuare è la richiesta del percorso tramite il pulsante «Chiedi percorso» che si trova nella pagina principale. Verrà scaricato il percorso pianificato con evidenziate tutte le tappe del percorso (**Figura 5**).

Invio evento. Durante il tragitto il trasportatore può segnalare alla centrale un evento che si trova sul suo percorso tramite il pulsante «Invio evento» che si trova nella pagina principale (**Figura 6**).

Chiedi alternativa. Viene ricalcolato e fornito un

Figura 4. La schermata principale del Palmare



Figura 5. La schermata di «Chiedi percorso»



Figura 6. La schermata di «Invio evento»

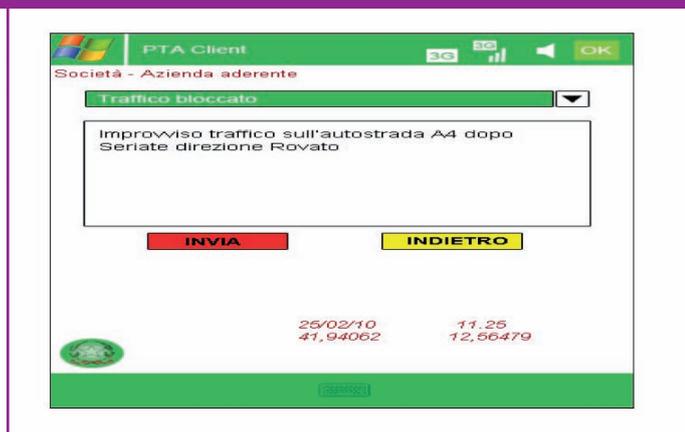
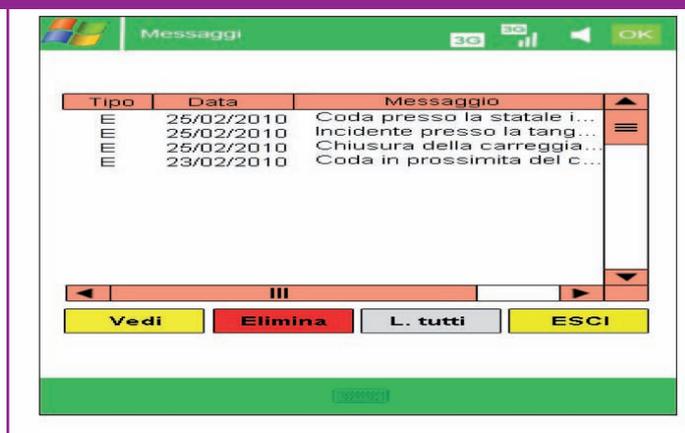


Figura 7. La schermata di «Messaggi ricevuti»



percorso alternativo a quello di viaggio, mantenendo le tappe impostate in fase di pianificazione del percorso.

Messaggi ricevuti. Verranno proposti sotto forma di lista tutti i messaggi arrivati che possono essere consultati singolarmente tramite il tasto «Vedi» (Figura 7).

Infotraffico. Verranno proposti uno dopo l'altro (Figura 8) i messaggi relativi alle informazioni sul traffico (si prosegue al messaggio successivo selezionando il pulsante «OK»)

Il sistema prevede poi una schermata «Altre funzionalità» (Figura 9), che comprende le voci **Invio Posizione** (viene inviata la propria posizione alla centrale e contestualmente effettuato un controllo dei messaggi in arrivo), **Visualizza percorso** (vengono visualizzate le tappe del percorso che si ha attivo in quel momento), **No invio automatico** (disabilita l'invio automatico della posizione la cui frequenza è impostata dalla centrale), **TomTom** (mette in primo piano il navigatore tomtom).

LE POLITICHE DI INTERVENTO PER LE AREE DI SOSTA ATTEZZATE

Molte aree di servizio italiane ed europee soffrono spesso di irricognoscibilità e di mancanza di servizi aggiuntivi tanto che - utilizzando una categoria conosciuta dall'antropologo francese Marc Augé - potremmo definire le autostrade e gli spazi adiacenti come dei non luoghi della modernità.

L'impegno del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori è invece quello di contribuire a connotare positivamente queste aree, trasformandole in luoghi in cui - grazie anche al decisivo apporto delle tecnologie - all'utente viene offerta la possibilità di curare al meglio sé e il proprio carico di

merci e di rimanere sempre in contatto col mondo che lo circonda.

Il progetto **Aree di sosta attrezzate** nasce nel 1999, 10 anni fa, con lo scopo di fornire un supporto ai trasportatori sulle strade ed autostrade italiane. La legge n. 40/1999, ha assegnato al Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori risorse da utilizzare anche per incentivare la realizzazione di apposite aree di sosta. Successivamente, il Decreto Legge 22 giugno 2000, n. 167, convertito nella legge n. 229/2000, ha innalzato lo stanziamento precedentemente previsto.

Il Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori ha stabilito di utilizzare una parte dei fondi disponibili per il finanziamento dei lavori di costruzione di nuove aree di sosta e per ampliare o completare aree di sosta già esistenti.

Il programma ha già attivato investimenti per circa 91 milioni di euro (con un cofinanziamento di 22 milioni) e il Comitato Centrale dell'Albo rilancia il suo progetto sulle aree attrezzate predisponendo un vero e proprio *network* della sosta per gli autotrasportatori. Non solo, quindi, la possibilità di utilizzare le pause dal proprio lavoro in modo degno, sicuro e utile, ma anche coglie l'occasione di un confronto dinamico con queste infrastrutture, grazie all'utilizzo della telematica.

Il tema delle aree di sosta è uno dei capitoli principa-

Figura 8. La schermata di «Infotraffico»

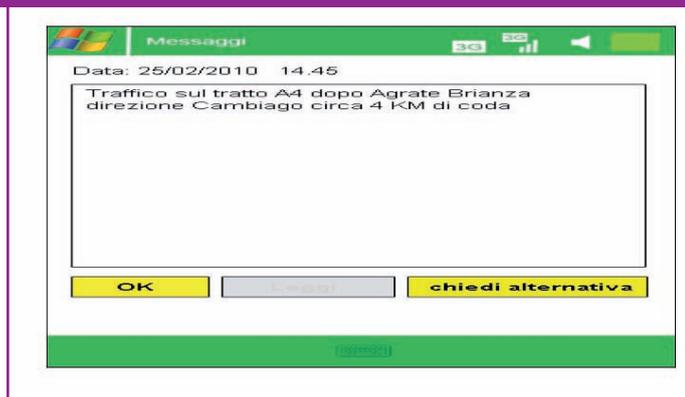
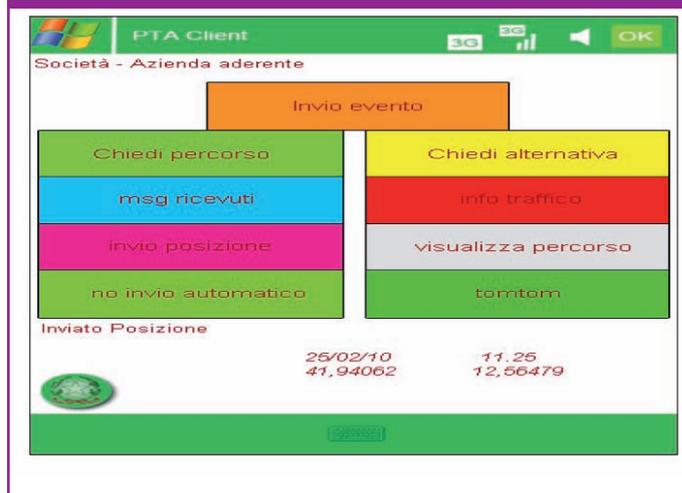


Figura 9. La schermata delle «Altre funzionalità»



li nelle strategie dell'Albo, che così raccoglie un'esigenza fortemente avvertita dalla categoria e di certo utile alla sicurezza di tutti gli utenti della strada.

Ci sono 21 aree sparse sul territorio nazionale che, grazie al contributo dell'Albo, si sono trasformate in luoghi accoglienti per gli autotrasportatori.

Non mancano le punte di eccellenza, come l'area di Brescia est, recentemente inaugurata e all'avanguardia nell'offrire una serie di servizi all'uomo ed ai mezzi in condizioni di sicurezza.

Per le aree di sosta finanziate, il Comitato Centrale dell'Albo ha previsto anche che una quota parte delle risorse assegnate fosse destinata alla informatiz-

zazione delle procedure ed alla messa in rete delle aree cofinanziate, estensibile ad altre aree. È stata definita anzitutto una mappatura delle aree e dei servizi offerti, evidenziando e classificando anche i territori che attualmente ne sono sprovvisti.

AREE DI SOSTA E PRESENTAZIONE AL «SECURE PARKING» A BRESCIA

Il progetto **Aree di sosta attrezzate** nasce con lo scopo di fornire un supporto ai trasportatori in transito sulle strade ed autostrade italiane. Gli obiettivi sono nati dalla seria volontà «dell'Europa», con le proprie direttive, di migliorare i valori di quei «parametri urbani» quali i flussi di traffico, la sicurezza stradale e l'ambiente e dei cittadini usufruttori.

La Direttiva del Consiglio e del Parlamento europeo si incentra sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto e all'articolo 3, «Azioni prioritarie» cita: «Nell'ambito dei settori prioritari costituiscono azioni prioritarie per l'elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme, per:

- la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale;
- la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale;
- i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale;
- la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (*eCall*) interoperabile;
- la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;
- la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali».

La Commissione europea ha infatti indicato nella *Call*

for proposal under the draft multi-annual work programme for grants in the field of the Trans-European Transport Network (TEN-T) for the period 2007-2013, pubblicata in data 25 maggio 2007 nell'*Official Journal of European Community*, l'intendimento di continuare a supportare, dal punto di vista finanziario, i progetti per la gestione del traffico stradale su scala europea, che rappresentano la prosecuzione delle iniziative comunitarie precedentemente avviate (MIP/TEMPO 2001-2006).

A livello europeo il ministero dei Trasporti e le parti coinvolte hanno sviluppato, con le altre Istituzioni e gli operatori stradali, un unico programma denominato EASYWAY per il 2007-2013 con l'obiettivo d'implementare gli ITS, i «Sistemi di trasporto intelligenti»: sistemi in cui sono applicate tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nel settore del trasporto stradale, infrastrutture, veicoli e utenti ai fini della gestione dei flussi e della mobilità anche nella logica di sistema per interfacciare con altri modi di trasporto. EASYWAY, partendo dai risultati avuti nei diversi progetti in ambito europeo, ha inteso quindi fornire un quadro armonico e standardizzato di tutte quelle specifiche, norme e procedure collegate ai sistemi ITS con l'obiettivo sostenibile di migliorare l'interoperabilità a livello nazionale ed europeo.

I **problemi riscontrati** per gli automezzi pesanti rispetto alle aree di sosta sono:

Scarsa capacità dei parcheggi

- Pochi posti.
- Parcheggi pericolosi
- Registri di sicurezza

Crimine

- 8B€/anno di furti
- Normalmente furti organizzati
- Normalmente in punti specifici (*hotspots*)



La piattaforma telematica dell'Albo per la sicurezza e l'efficienza delle imprese



I **servizi emergenti** invece sono:

- Servizi di informazione (*info on line* o informazione dinamica),
- Servizi di prenotazione centrale,
- Miglioramento delle capacità dei parcheggi,
- Miglioramento della sicurezza.

I tre **obiettivi caratterizzanti** EASYWAY fin dall'inizio sono stati:

- migliorare il flusso di traffico,
- la sicurezza stradale,
- l'ambiente.

Così da tempo, nel campo dell'autotrasporto, i Paesi di tutta Europa, compreso il nostro, hanno convogliato risorse umane ed economiche a favore della riqualificazione delle proprie aree di servizio, che rappresentano da un lato un immediato ed importante biglietto da visita dell'attività del concessionario autostradale ed allo stesso tempo consentono di organizzare aree di sosta attrezzate dedicate per l'autotrasporto secondo *standard* internazionali.

I servizi maggiormente richiesti dagli utenti sono riconducibili alla seguenti categorie:

- servizi alla persona;
- servizi per il mezzo;
- servizi per la sicurezza;
- servizi informativi/telematici;
- servizi di assistenza

Il servizio consiste nella centralizzazione delle registrazioni e della visualizzazione remota dello stato

delle aree di sosta e dei varchi di ingresso/uscita, consentendo così un costante monitoraggio di diversi punti situati all'interno e all'esterno dell'area di sosta. In particolare i varchi di ingresso/uscita sono controllati da un sistema in grado di riprendere 24 ore su 24 le targhe dei veicoli in movimento ed interrogare il sistema centrale di controllo per verificare le eventuali autorizzazioni in ingresso e in uscita del veicolo. La visualizzazione delle immagini può avvenire sia in tempo reale sia in differita accedendo, qualora necessario, all'archivio di ripresa.

EASYWAY è stato appunto l'oggetto di confronto al *workshop* di Brescia dove hanno avuto modo di confrontarsi, scambiandosi idee e esperienze, rappresentanti europei di istituzioni, operatori stradali, costruttori, aziende di autotrasporto, autotrasportatori professionisti e assicurazioni.

Il Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori in questa occasione ha avuto modo di illustrare quanto in questi anni progettato, attuato o quanto ancora è in via di attuazione, sottolineando l'interesse che da sempre l'Albo ha dimostrato nei confronti della sicurezza a supporto della aziende di logistica e trasporti.

Sono stati presentati il progetto di cofinanziamento di 22 aree di sosta attrezzate (di cui 11 già operative) e il *software G.a.S.a.* che permette di interfacciare, non solo queste, ma anche quelle aree di sosta che ne hanno fatto richiesta, alla Piattaforma.

IL SISTEMA G.A.S.A

Questo *software* permette infatti di gestire la prenotazione di Aree di Sosta e le Info Area. Il servizio è stato concepito per permettere al trasportatore di

poter prenotare, in tutta comodità, uno o più servizi messi a disposizione dalle aree di sosta.

Tramite questa applicazione è possibile ricercare le aree di soste sia per località che per posizione geografica del mezzo (tramite GPS). Con quest'ultima opzione è possibile ricercare le aree di soste più vicine al punto in cui si trova il trasportatore e poter facilmente effettuare una prenotazione.

Le prenotazioni effettuate poi verranno loggate in modo da poter effettuare una facile consultazione successiva. Si accede al sistema tramite identificazione e si procede effettuando una ricerca o per località e tipo di servizio o per posizione geografica utilizzando le funzionalità del GPS integrato nel palmare (**Figura 10**). È infatti possibile effettuare una ricerca per località (**Figura 11**).

Le diverse possibilità di ricerca, per tutte le aree di sosta, sono:

- Regione selezionabile da lista a tendina con tutte le regioni italiane (campo obbligatorio).

Figura 10. La schermata delle «Altre funzionalità»



Figura 11. La schermata della ricerca per località

Codice Area	Nome Area	Città	Longitudine	Latitudine
0012546	Firenze	MI	9.143495	45.51990
0015768	Officina	MI	9.144469	45.32432
0067423	Garage	MI	9.158895	45.98578

- Provincia selezionabile da lista a tendina con tutte le provincie italiane (campo obbligatorio).
- Servizio selezionabile da lista a tendina con tutti i servizi messi a disposizione

Una volta avviata la ricerca verranno visualizzati in una griglia i risultati (ovvero l'elenco delle Aree di Soste) ed è possibile selezionarne una per effettuare la Prenotazione dei servizi e verranno visualizzare le informazioni principali dell'Area di Sosta selezionata (Figura 12). Si può procedere pertanto alla prenotazione dei servizi stessi (Figura 13):

I campi da inserire sono i seguenti:

Servizio e posti da prenotare (obbligatorio).

Le informazioni non editabili fornite dall'Area di Sosta sono:

Posti disponibili. È il numero di posti ancora liberi messi a disposizione dell'Area di Sosta selezionata.

Costo servizio(€). È il costo del servizio (per singolo posto) effettuato dall'Area di Sosta selezionata.

Costo prenotazione(€). È il costo del servizio una tantum effettuato dall'Area di Sosta selezionata.

Ed infine è possibile concludere la prenotazione, inserendo i campi modificabili dall'utente che sono:

Cliente. A cui verrà assegnata la prenotazione da parte dell'Area di Sosta (obbligatorio).

Data arrivo. dove il cliente inserirà la data e l'ora prevista di arrivo all'Area di Sosta (obbligatorio).

Data partenza. Dove il cliente inserirà la data e l'ora prevista di partenza (obbligatorio).

Recapito. Dove il cliente inserirà un recapito per un eventuale successivo contatto da parte dell'Area di Sosta.

Selezionato il pulsante «Invio» (dopo aver compilato i campi obbligatori), verrà visualizzato un messaggio di conferma e verrà salvato localmente un file di *log* con tutte le prenotazioni effettuate in quel palmare. Successivamente si verrà inviati alla schermata di Ricerca.

Le Aree di sosta a loro volta hanno a disposizione il *software* che permette loro la gestione delle informazioni relative a ciascuna di loro in maniera specifica. Il servizio è stato concepito per permettere alle Aree di sosta di poter impostare, modificare, attivare e disattivare, in tutta comodità, uno o più servizi messi a disposizione dalle aree stesse.

Il Comitato centrale dell'Albo degli Autotrasportatori

Figura 12. La schermata dell'area prescelta

Info Area	Servizi Area	Prenota

Figura 13. La schermata dei servizi

e il Presidio per suo conto sta lavorando per coordinare e gestire tutte queste informazioni e rendere un servizio che spinga ad una sempre maggior consapevolezza, sicurezza, partecipazione e collaborazione da parte di tutti gli utenti della strada, degli operatori infrastrutturali e delle forze dell'ordine. ■



Le nuove norme vanno bene, ma il *blue pallet* è meglio

ANTICO PROBLEMA PER IL SISTEMA DEI TRASPORTI e di tutte le modalità, il pallet (o bancale, pedana, palletta, imballaggio terziario) sembra vedere all'orizzonte una qualche speranza di soluzione ai problemi che nel tempo gli sono sorti attorno, gravando sostanzialmente - attraverso interscambi, buoni pallet, recupero differito o quanti altri sistemi si siano trovati - prevalentemente sull'autotrasportatore, costretto a farsi carico del costo del pallet o di quelli della sua restituzione: in breve dei costi della sua gestione.

Costi tutt'altro che indifferenti, fissati da **Fabrizio Dallari**, della Libera Università di Castellanza in cifre oscillanti fra i 2,4 e i 5,5 euro per pallet, a seconda della tipologia di distribuzione presa in considerazione (sono state esaminate tre settori: aziende della Grande distribuzione organizzata, operatori logistici e trasportatori, produttori di beni di largo consumo), in un mercato in cui il nero è ancora largamente diffuso, come ha dimostrato ancora Dallari nella sua ricerca.

OCCORRONO PIÙ CONTROLLI

Qualche speranza, dunque, arriva dalle nuove norme e il convegno organizzato dal Freight Leaders Council, il 2 e il 3 dicembre scorsi a Firenze ne ha dato atto al governo e al sottosegretario ai Trasporti, **Bartolomeo Giachino**, ma c'è la preoccupazione che non tutto, poi, funzioni come vorrebbe la legge la quale prevede:

- a. che il vettore non abbia alcun obbligo relativo alla gestione e alla restituzione dei pallet,
- b. che le parti possono accordarsi sulle condizioni e sul corrispettivo di tale specifica attività,
- c. che per esercitare l'attività di movimentazione occorre una licenza della questura.

«Quest'ultimo punto», ha osservato nel suo intervento **Giuseppina Della Pepa**, segretario generale di Anita, che si è battuta a lungo per normare questo tipo di attività, «pone un freno all'attività illecita di rischio e contraffazione dei bancali praticata da soggetti non autorizzati e che finiscono per danneggiare l'intera filiera».

Ma, ha replicato **Paolo Oberti**, consigliere di SO.LOG, un'azienda passata dall'autotrasporto (in origine era la «Oberti srl» di Sondrio, attiva fin dal 1919, ora dopo la fusione con la «3S Trasporti» ha assunto il nuovo nome) alla logistica, perchè la normativa funziona occorre farla rispettare. Più controlli, insomma, perchè «Grande distribuzione e industriali devono fare un esame di coscienza», ha affermato Oberti, «e devono capire che non è possibile continuare a scaricare il problema, e quindi i costi, sugli autotrasportatori».

Un'osservazione condivisa anche da Dallari, secondo il quale sono ancora gli autotrasportatori, soprattutto i più piccoli, che continuano a rischiare di pagare per tutti.

Giachino ha preso atto ed ha annunciato l'avvio di un tavolo con le Forze dell'ordine per affrontare la questione e trovare il modo di attuare le nuove norme il più rapidamente ed efficacemente possibile.

I VANTAGGI DEL NOLEGGIO

Ma il dibattito ha evidenziato come al di là delle regole (tese principalmente a stroncare un mercato nero che costituisce anche evasione fiscale) esistono dei limiti strutturali: in Italia, per esempio, il *blue pallet*, il bancale a noleggio, copre solo il 18% di un'attività che movimentata ogni anno (è ancora l'ottimo lavoro di Dallari a riferirlo) circa 100 milioni di pezzi. A fare la parte del leone, coprendo circa la metà del fabbisogno sono i pallet EPAL, mentre il resto è mercato parallelo o dell'usato: in pratica un uso basato sull'interscambio, che però regge soltanto in filiere semplici, con pochi attori, flussi limitati, tratte locali, consegne ripetitive.

In tutti gli altri casi, ottimale è il pallet pooling che non a caso è largamente impiegato all'estero con ottimi risultati. **Martino Schivo**, *Value Chain Manager* di CHEP, una delle principali società che offrono questo servizio in Europa, ha illustrato tutti i vantaggi per chi si affida ad un terzo che si fa carico dell'intero ciclo di gestione dei bancali: non c'è l'acquisto (i pallet sono reintegrati sia in caso di mancato recupero che di fine vita o di furto), ma neppure il bisogno di effettuare controlli di qualità, nè soprattutto di fare trasporto di approvvigionamento o di restituzione. E, soprattutto, l'identificabilità dei pallet di *pooling* ne scoraggia il commercio illegale.

In più, il pallet a noleggio ha una serie di positive ricadute ambientali per la riduzione di anidride carbonica dovuta all'ottimizzazione dei trasporti e la riparazione e la riutilizzazione (anzichè lo smaltimento) dei bancali.

Ne sa qualcosa la San Pellegrino, che - come ha illustrato **Marco Toppano**, Direttore *supply chain* del Gruppo - ha risolto con il *pallet pooling* i problemi di gestione dei bancali connessi con la stagionalità dei consumi di bibite concentrate soprattutto nei quattro mesi estivi, quando si muovono il 32% dei 3 miliardi di bottiglie prodotte dall'azienda. E distribuite - grazie ai pallet - con tutte le modalità possibili, compresi 666 treni l'anno. Segno che il bancale è sempre di più strumento di intermodalità.

«SuperGreen», un progetto europeo per sviluppare la logistica riducendo l'effetto serra

Il progetto coinvolge 22 partner di 13 paesi europei che hanno selezionato nove corridoi per il confronto e le ulteriori analisi. Ma già la prime indicazioni rivelano che i prodotti più sostenibili sono anche i più efficienti e quelli economicamente più convenienti

di **ANTONIO MALVESTIO**

SUPERGREEN È UN'AZIONE di coordinamento e supporto tecnico, co-finanziato dalla Commissione Europea, (DG MOVE) nell'ambito del 7° programma quadro di Ricerca e Sviluppo tecnologico.

Più di 30 esperti del settore trasporti e logistica si sono riuniti ad Atene a febbraio 2010 per lanciare il progetto *Supporting EU's Freight Transport Logistics Action Plan on Green Corridors Issues* (titolo breve «SuperGreen»).

Il progetto coinvolge 22 *partner* di 13 paesi europei. Questi comprendono operatori della logistica e delle infrastrutture, produttori di manufatti, organizzazioni ambientali, autorità responsabili della pianificazione sociale e territoriale, consulenti, accademici ed enti pubblici e privati di ricerca e sviluppo. Il bilancio complessivo del progetto è di oltre 3 milioni di euro e la sua durata complessiva è di tre anni. Lo scopo del progetto è quello di promuovere lo sviluppo della logistica del trasporto merci europeo in linea con gli obiettivi di diminuzione dei gas serra.

SuperGreen si propone di assistere la Commissione Europea nel definire il concetto di «Corridoio Verde», che ancora ha bisogno di essere sviluppato. Si tratta anche di sostenere lo sviluppo delle reti di trasporto sostenibili in modo da soddisfare i requisiti riguardanti la pianificazione ambientale, tecnico, economico, sociale e territoriale. Questo progetto valuterà una serie di corridoi di trasporto «verdi» che coprono le regioni rappresentative e le principali vie di trasporto in tutta Europa.

I fattori ambientali giocano un ruolo crescente in tutti i modi di trasporto e approcci olistici sono necessari per identificare soluzioni *win-win*.

Supergreen valuterà una serie di «corridoi verdi» che coprono alcune regioni rappresentative e principali vie di trasporto in tutta Europa.

In collaborazione con gli *stakeholders* nella conferenza tenutasi a Helsinki, in Finlandia, questa estate, *Supergreen* ha messo a punto la selezione finale di nove corridoi, che saranno utilizzati per il confronto e ulteriori analisi nel progetto (**Tabella 1** e **Figura 1**).

Il 19 Ottobre 2010 all'Interporto campano di Nola presso Napoli si è tenuta inoltre la prima Conferenza regionale di valutazione dei corridoi interessanti l'Europa del sud ed il Mediterraneo, con la partecipazione del presidente del Comitato Scientifico della Consulta, Rocco Giordano, scegliendo come corridoio-

Antonio Malvestio, è Direttore associato *Western Europe della Supply Network Operations di Procter&Gamble*, con responsabilità per *Benelux, Francia, penisola Iberica ed Italia*, ed è responsabile *Western Europe per i sistemi informatici, la logistica e l'organizzazione operativa*. Laureato a Roma in *Ingegneria meccanica*, è in *Procter&Gamble dal 1980*: dopo gli inizi in *manutenzione e produzione* è diventato *materials manager presso lo stabilimento di Pomezia (RM)* e successivamente direttore di stabilimento in *Italia, a Bariano (BG) e a Campochiaro (CB)* e in *Spagna (a Mataro, Barcellona)*. Infine, prima di assumere l'attuale incarico, ha operato in *Belgio per tre anni con responsabilità nell'area della logistica distributiva*.



«SuperGreen»,
un progetto europeo
per sviluppare la logistica
riducendo l'effetto serra



Tabella 1. I corridoi verdi Europei presi in esame per il progetto SuperGreen

CORRIDOIO	Breve descrizione
BRENNER (BERPAL)	Malmö-Trelleborg-Rostock/Sassnitz-Berlin-Munich-Salzburg-Verona-Bologna-Naples-Messina-Palermo Branch A Salzburg-Villach-Trieste (Tauern axis) Branch B Bologna-Ancona/Bari/Brindisi-Igoumenitsa/Patras-Athens
FINIS TERRAE (MADPAR)	Madrid-Gijon-Saint Nazaire-Paris Branch A Madrid-Lisboa
CLOVERLEAF (CORMUN)	Cork-Dublin-Belfast-Stranraer Branch A Munich-Friedewald-Nuneaton Branch B West Coast Main line
EDELWEISS (HELGEN)	Helsinki-Turku-Stockholm-Oslo-Göteborg-Malmö-Copenhagen (Nordic triangle including the Oresund fixed link)- Fehmarnbelt - Milan - Genoa
NUREYEEV (ROTMOS)	Motorway of Baltic sea Branch St. Petersburg-Moscow-Minsk-Klapeida
STRAUSS (RHIDAN)	Rhine/Meuse-Main-Danube inland waterway axis Branch A Betuwe line Branch B Frankfurt-Paris
TWO SEAS (ATHDRE)	Igoumenitsa/Patras-Athens-Sofia-Budapest-Vienna-Prague- Nurnberg/Dresden-Hamburg
MARE NOSTRUM (SINOde)	Odessa-Constanta-Bourgas-Istanbul-Piraeus-Gioia Tauro-Cagliari-La Spezia-Marseille-Barcelona-Valencia-Sines Branch A Valencia-Marseille-Lyons Branch B Piraeus-Trieste
SILK WAY (CNHAM)	Shanghai-Le Havre/Rotterdam-Hamburg/Göteborg-Gdansk-Baltic ports-Russia Branch Xiangtang-Beijing-Mongolia-Russia-Belarus-Poland-Hamburg

io il Brennero, sul quale si valuteranno gli indicatori di performance selezionati.

Insieme ad altri 21 *partner*, Procter&Gamble appartiene al consorzio, rappresenta tutti gli attori della *supply chain* e copre tutti i modi di trasporto merci intermodale e della logistica. In particolare P&G nel progetto è *leader* del *team* che deve condurre l'analisi comparativa di questi corridoi.

Inoltre, la P&G prenderà parte al compito di proporre le linee di intervento pubblico necessarie a rendere il trasporto di merci nella UE più efficiente e sostenibile.

Il trasporto sostenibile e rispettoso dell'ambiente è una priorità per P&G, quindi è stato fissato un obiettivo: quello di spostare il 30% del trasporto merci dalla strada alla ferrovia in Europa entro il 2015 (progetto TINA, *Train Intermodality, a New Approach*). Per questo P&G ritiene importante far parte della squadra che collabora e fornisce pareri alla Commissione europea in termini di corridoi verdi, Perché gli obiettivi di TINA e di *Supergreen* sostanzialmente coincidono.

Dal momento che uno sviluppo davvero sostenibile

richiede una diminuzione totale e in assoluto delle risorse utilizzate per unità di prodotto, ne risulta che i prodotti più sostenibili sono anche i più efficienti e per questo sono anche economicamente più convenienti (**Figura 2**)!

Per questo in P&G si ritiene che diventare più sostenibili non richieda un compromesso economico né alla compagnia, né al consumatore finale. Anzi è vero il contrario. L'importante, però, è che si tengano in conto tutti i fattori di spesa. Per esempio nel settore dei detersivi la P&G ha sviluppato prodotti che permettono lavaggi in acqua fredda. Questo permette di tagliare i consumi energetici là dove sono più significativi e comportano un sensibile risparmio sulla bolletta energetica del consumatore finale. ■

Antonio Malvestio
malvestio.a@pg.com

Figura 1. I corridoi verdi Europei presi in esame per il progetto SuperGreen

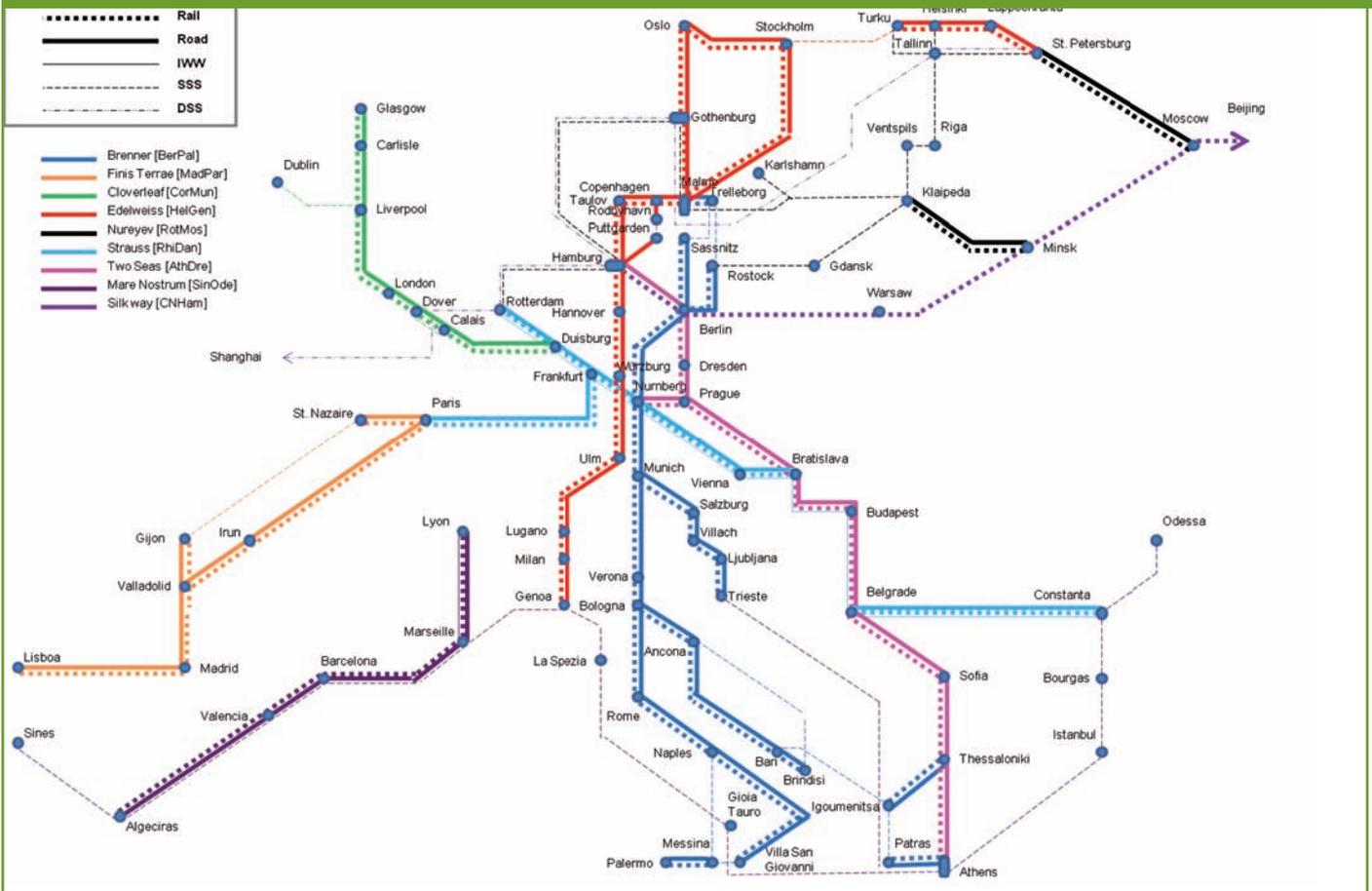
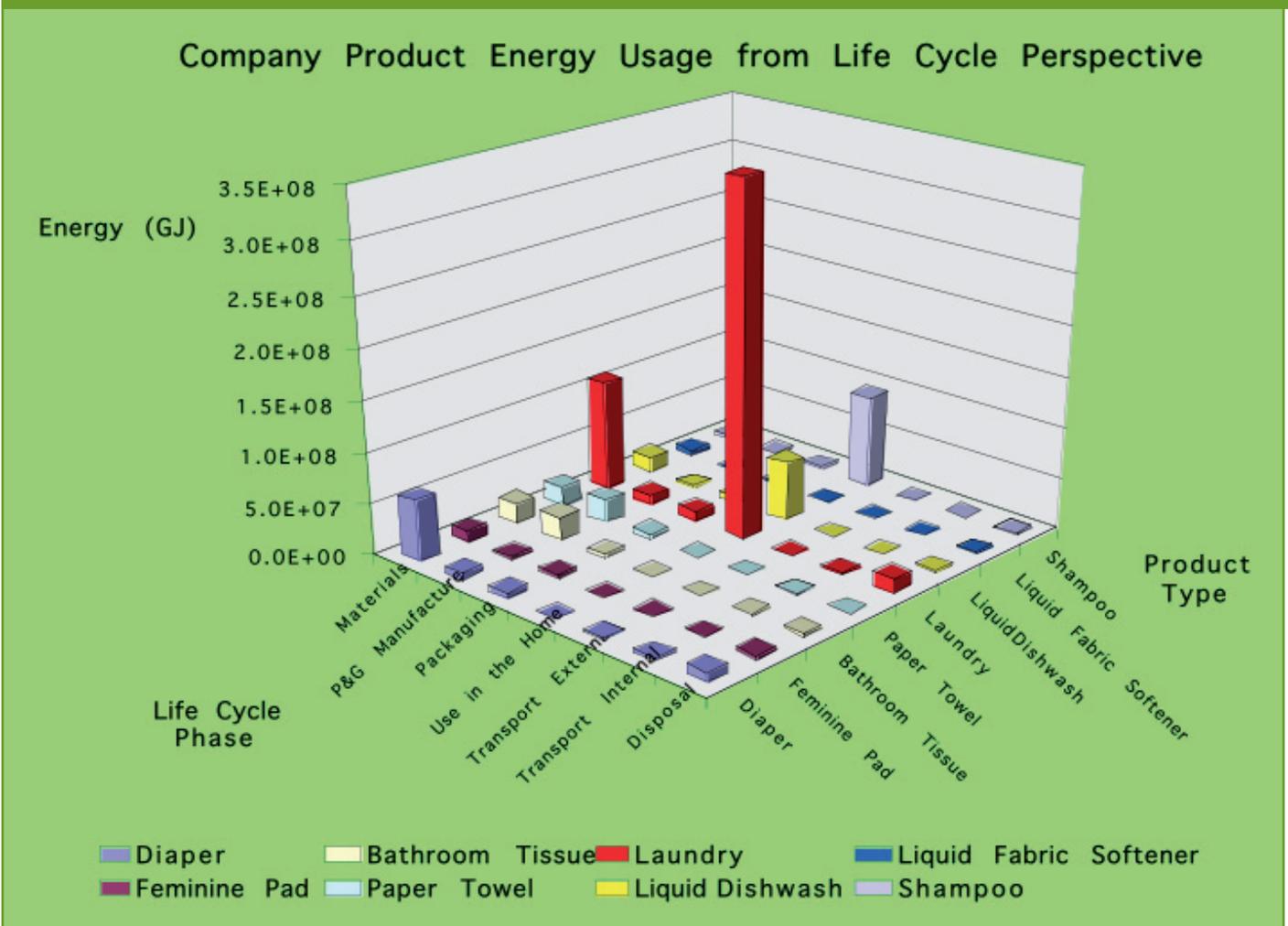


Figura 2. Analisi dei consumi di energia nel ciclo vitale di una serie di prodotti di largo consumo prodotti da P&G





Giordano Editore

ECONOMIA DEI TRASPORTI

Trasporto merci e logistica

R. Giordano

POLITICA ED ECONOMIA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Napoli, pp. 192, 2006, euro 20,00.

Trasporto pubblico locale

R. Giordano

LA LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: TRA REGOLE E MERCATO

Napoli, pp. 152, 2007, euro 25,00.

Sicurezza e ambiente

A. Frondaroli, R. Giordano, C. Putignano

LA SICUREZZA: TRA ANALISI DEI DATI E MONITORAGGIO DELLE POLITICHE

Napoli, pp. 208, 2009, euro 30,00.

GLI ATTI

G. Borruso, E. Forte, E. Musso (a cura di),

ECONOMIA DEI TRASPORTI E LOGISTICA ECONOMICA: RICERCA PER L'INNOVAZIONE E POLITICHE DI GOVERNANCE

Atti della IX Riunione scientifica annuale della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica (Napoli, 3-5 ottobre 2007)

Napoli, pp. 984, 2009, e 50,00.

Aa.Vv.

IL TPL TRA CRITICITÀ E POLITICHE DI INTERVENTO

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

Napoli, pp. 112, 2009, e 15,00.

Aa.Vv.

LE INFRASTRUTTURE E LA MOBILITÀ: UN'EMERGENZA PER IL PAESE

Atti del Convegno del Club Leonardo da Vinci e dell'Università degli Studi «Guglielmo Marconi», Roma, 28 giugno 2009

Napoli, pp. 100, 2010, euro 15,00.

NOVITÀ

A. d'Errico

A DIO ALLA CHIESA AL POPOLO

Maestri e testimoni della Fede del Mezzogiorno d'Italia

Napoli, pp. 231, 2010, euro 20,00.



Progetti e strategie urbane per città e territori sostenibili

La sfida della sostenibilità connota il futuro delle regioni urbane d'Europa e va risolta nell'identità delle città storiche e nell'istanza alla produzione di beni e servizi dei grappoli di città medio-piccole, approfondendo i contenuti dell'innovativa disciplina del suolo

di **FRANCESCO FORTE**

LA CITTÀ DI CUI USUFRUIAMO non è esito di ricerca di sostenibilità; la sua impronta ecologica appare devastante se la si dovesse acquisire acriticamente. Eppure la sfida della sostenibilità connota il futuro delle regioni urbane dell'Unione Europea, e va positivamente risolta nelle città storiche che ne restituiscono l'identità, e nei grappoli di città medio-piccole che ne interpretano l'istanza alla produzione di beni e servizi per le quali operiamo approfondendo i contenuti dell'innovativa disciplina del suolo.

Esito della storicità delle trasformazioni urbane, l'insieme dell'armatura urbana europea consegue da processi di concentrazione e di decentramento di attività e popolazione, con acquisizione all'urbano di spazi un tempo ad uso agricolo, operando per anelli concentrici a luoghi urbani centrali, o direttrici di irraggiamento, principi compresenti nell'attuale politica spaziale europea. Nel suo commento si è assunta la categoria «squilibrio» onde interpretare processi di allocazione territoriale, ma appare riduttiva l'enfasi moraleggiante ed ugualitaria che ha assunto nell'evidenziare differenziali e gradienti, in contraddittorio con l'istanza all'innovazione fondata su nuovi equilibri conseguenti a squilibri innescati volutamente nel ricercare innovativi equilibri nelle città.

L'attenzione impostasi nei recenti anni alle modalità della trasformazione insediativa, ed alla produzione del suolo urbano, impropriamente definita «consumo di suolo», ha consentito di evidenziare consistenza dei nuovi usi, con crescita di utilizzazioni urbana del suolo nei lustri successivi al secondo dopoguerra che supera in molti ambiti territoriali il cin-

quecento per cento. Dovrebbe suggerire valutazioni etiche non tanto la consistenza dei processi, quanto lo spontaneismo che ne ha guidato la manifestazione, con il conseguente disordine spaziale, impropria urbanizzazione, carente previsione di capitalizzazione infrastrutturale e servizi, sottovalutazione del ruolo dell'impiantistica territoriale quali gli impianti centrali di trattamento di reflui e rifiuti.

Lo spontaneismo sperimentato va assunto quale manifestazione di inconsistente consapevolezza di diritti di cittadinanza. E lo spontaneismo è a sua volta da raccordare alle fragilità degli strumenti di governo, di città e territori, ed all'inconsistente riscontro, nella decisionalità propria alle responsabilità della funzione pubblica, delle culture aperte alla visione del futuro ed alla progettazione integrata, di cui i «piani di azione» sono espressione.

Francesco Forte (Napoli, 1939), architetto, ha concluso nel Novembre del 2009 l'impegno accademico strutturato, contribuendo ad ulteriori impegni formativi attraverso contratti. Professore ordinario di Urbanistica nell'Università degli Studi di Napoli Federico II dal 1991, ha diretto dal 1994 al 2004 il Centro Interdipartimentale di Urbanistica Alberto Calza Bini, e dal 2004 al 2009 il Dipartimento di Conservazione dei Beni Architettonici ed Ambientali. Ha insegnato in università europee e degli Stati Uniti. Ha partecipato agli organi direttivi dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, di cui è socio effettivo. socio dell'Icomos Italia.



Progetti e strategie urbane per città e territori sostenibili



Le minacce allo sviluppo sostenibile sono da ritrovare nell'inadeguata modalità di governo, pur in presenza di una ragguardevole legislazione che ha consolidato le potenzialità dell'amministrazione.

«Un futuro per il passato», il logo è nella categoria sostenibilità. L'introspezione sui processi necessariamente è da correlare alla rivoluzione epocale sopravvenuta nei processi sociali, economico produttivi, culturali, che hanno trasformato la città macchina del fordismo nella città post industriale e contemporanea.

Nel ricercare motivazioni di processi e ragioni di politiche pubbliche, nel contemporaneo si è reso necessario ricorrere a categorie innovanti la consueta riflessione sulla struttura delle città. La dimensione antropologica ha affiancato la dimensione economico produttiva, la dimensione ecologico ambientale ha affiancato la dimensione paesaggistica; il pluralismo dei soggetti e degli attori ha affiancato le strutture decisionali monocratiche, l'efficacia della *governance* e della sussidiarietà verticale e orizzontale ha affiancato l'efficacia del *government*.

Si è compreso che l'efficienza può non risultare efficace, qualora la si coltivi in mancanza di valutazioni trasversali tra categorie parziali. Il moralismo privo di speranza non vede le tensioni che hanno soprasseduto al consolidarsi delle regioni urbane. Ma dovrebbero convenire sui positivi valori del cambiamento, che hanno aiutato a promuovere più accentuata equità nella condizione antropica e nelle conquiste di libertà sopravvenute. L'equità come ispirazione alla giustizia intrinseca alla dignità dell'uomo, l'efficacia delle strumentazioni, l'efficienza delle proposizioni, queste categorie appaiono consapevolezze connesse al cambiamento che ispirano la ricerca sulla città sostenibile.

Il dialogo con gli anziani che hanno sperimentato la trasformazione intercorsa contribuisce ad acquisire questi positivi valori. Le libertà, e la condizione di legalità che ne tutela l'esplicitarsi, vanno difese configurando l'*habitat* favorevole al processo di cambiamento esito del nomadismo implicito alla condizione antropica.

Categoria interpretativa della contemporaneità appare la «regione urbana», compresente nei continenti del pianeta, con le diversità che connotano i costumi propri alle culture regionali, e le convergenze connesse alla comunanza di ispirazioni alla produzione, alla concorrenza, alle modalità volte ad attenuare il disagio urbano, alla tutela dell'identità culturale. Le necessità imposte ai governi delle città di riconversione del ruolo storico hanno ispirato politiche pubbliche volte a sostenere e facilitare la

trasformazione conseguente alla produzione di suolo urbano.

Specifiche «politiche di azione pubblica» hanno accompagnato e sostenuto la riconfigurazione dello spazio urbano rivitalizzato, attraverso nuovi creativi processi decisionali, quali il recupero urbano delle aree centrali delle città; la ricollocazione del ruolo funzionale e produttivo delle aree portuali delle città storiche; il riuso programmato di siti industriali dismessi esito della prima industrializzazione urbana, attraverso usi misti innovativi che in talune esperienze di sono configurate quali nuove città nell'esistente città; l'immissione nell'insediamento storico delle reti del trasporto pubblico di massa; la formazione di innovative piattaforme logistiche; le cinture verdi, preziose nella nuova identità urbana; la riformulazione normativa della previgente regolamentazione urbanistica.

Se nella stagione industriale si adattava l'ambiente naturale ai bisogni della città-macchina, nel post industriale diviene impellente il «voler essere», ovvero costruire l'ambiente adatto ai nuovi bisogni condizionati dalla complessità delle relazioni transnazionali. L'attenzione alle «modalità» ed alle regole ha consentito nei territori d'Europa di evitare che il principio di libertà si trasformasse in arroganza, arbitrio e conflitto.

Nel commentare il cambiamento intercorso, si impone all'attenzione la sagacia decisionale di talune di quelle politiche promosse dai governi locali, che si è esplicitata allorquando l'innovazione ha correlato luoghi a reti di accesso, luoghi dell'abitare a luoghi del produrre, capitale pubblico e capitale di rischio privato, stile di vita del fruitore e decisionalità pubblica. Complessi processi hanno accompagnato il riuso sociale dello spazio che ha accompagnato la modernizzazione produttiva. E tra i processi si è consolidata la percezione della necessità di governare le contraddizioni proprie al consolidarsi della multietnicità.

Occorre domandarsi con quale modalità va affrontato l'immane impegno volto a trasformare procedure e processi di ideazione, creazione, produzione e comportamento antropico, governo dei territori, onde avere qualche probabilità di successo nel perseguire sostenibilità delle nostre città.

Ho riflettuto nei recenti mesi sul futuro possibile delle città, e quindi sulla sostenibilità e creatività nel piano e progetto di città. Gli esiti della riflessione sono in tre saggi a stampa.

Nel volume «Architettura Città, nuove città-città nella città» si evidenzia la continuità riscontrabile in una prospettiva storica delle visioni di città sug-

Una Carta europea per migliorare la sicurezza stradale

La Carta europea della Sicurezza stradale (ERSC) ha organizzato l'ultima fermata del suo viaggio europeo del 2010 a Roma, il 27 ottobre scorso con la collaborazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La ERSC, una iniziativa presentata dalla Commissione europea per la prima volta a Dublino nel 2004 in una riunione dei ministri dei Trasporti con l'obiettivo di ridurre gli incidenti stradali, è una piattaforma nella quale la Commissione europea raccoglie e divulga gli impegni di Sicurezza stradale delle organizzazioni europee firmatarie. Ha fatto molta strada e conta oggi oltre 1900 firmatari in tutta Europa.

Con la firma della Carta, queste organizzazioni si sono impegnate a portare a termine azioni di sicurezza stradale per un periodo di tre anni e a condividere a livello europeo le migliori pratiche e ricerche nel campo. Le azioni previste da parte dei firmatari coprono una vasta gamma di attività: programmi di formazione, facilitazioni all'uso del trasporto pubblico notturno per i giovani, ricerche sui comportamenti alla guida, sviluppo di standard tecnici e miglioramenti sulle strade.

Alla cerimonia erano presenti il Direttore della Rappresentanza in Italia della Commissione europea, Lucio Battistotti, e il ministro Altero Matteoli che ha sottolineato l'importanza che tutta la società contribuisca ad aumentare la sicurezza stradale. «La sicurezza stradale è un problema che coinvolge tutti: Governo centrale, amministrazioni locali, imprese, parti sociali, organizzazioni della società civile, media, scuola, famiglie, fino ad arrivare ad ogni singolo cittadino. L'esperienza ci insegna che l'obiettivo di riduzione della mortalità sulla strada è un traguardo assai ambizioso, ma proprio per questo motivo, occorre quanto mai accelerare l'impegno di tutti, non solo per onorare gli impegni assunti in sede europea, ma anche – e soprattutto – per onorare l'impegno nei confronti della salute e della sicurezza di tutti i cittadini».

Il ministro ha altresì ricordato le diverse azioni poste in essere in questi anni e che hanno permesso in Italia la riduzione di circa il 33% tra il dato di mortalità del 2001 e quello del 2008 con una stima di un ulteriore miglioramento, anche per il 2009, che dovrebbe farci toccare una riduzione del 40%. La recente legge recante «Disposizioni in materia di sicurezza stradale», frutto di un lavoro di più di un anno e mezzo dei due rami del Parlamento in questa legislatura, intervenuta in maniera organica sul Codice della strada, l'intensa cooperazione con le Forze di Polizia nazionali che ha consentito di raggiungere ottimi risultati in termini di aumento dei controlli e la costituzione di un Comitato scientifico congiunto con il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca per l'individuazione ed il coordinamento di

iniziative da avviare nelle scuole di ogni ordine e grado per dare sempre maggiore efficacia all'educazione stradale sono alcuni dei diversi esempi citati dal Ministro.

L'analisi dei fattori di miglioramento e il quadro della situazione in Italia nonché le prospettive future sono poi state illustrate da Sergio Dondolini, Direttore della Direzione generale per la Sicurezza stradale, che si è soffermato sull'importanza del monitoraggio degli interventi e sulla valutazione della loro efficacia per ottenere sempre migliori risultati e ha ricordato come il processo di miglioramento della sicurezza stradale che si è registrata dal 2002 ad oggi sia frutto di un nuovo approccio sistematico e strutturato concretizzatosi con:

- l'adozione e l'attuazione del Piano nazionale della Sicurezza stradale (PNSS),
- un'azione normativa più attenta e rigorosa nei confronti dei comportamenti a maggior rischio,
- una maggiore informazione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale,
- un aumento dei controlli su strada.

Nel corso del suo intervento Dondolini ha anche ricordato come sulle strade urbane nel 2008 si siano verificati 168.088 incidenti che hanno causato 228.325 feriti e 2.076 morti. Ciò vuol dire che circa il 77% degli incidenti, il 73,5% dei feriti e il 44% della mortalità si concentra in zona urbana. Inoltre larga parte degli incidenti e dei decessi in ambito urbano coinvolgono utenti deboli e la mortalità riguardante i veicoli a due ruote motorizzati è pari a circa il 30% di quella totale.

Passando ad illustrare il nuovo Programma europeo 2011-2020 sulla sicurezza stradale si sono evidenziati sette obiettivi strategici individuati:

1. misure per migliorare la sicurezza dei veicoli,
2. realizzazione di infrastrutture stradali più sicure,
3. incremento delle tecnologie intelligenti,
4. rafforzamento dell'istruzione e della formazione per gli utenti della strada,
5. miglioramento dei controlli,
6. fissazione di un obiettivo per i feriti della strada,
7. maggiore attenzione ai motociclisti.

Le indicazioni europee saranno un'utile guida per continuare in Italia il lavoro già iniziato e focalizzarlo verso interventi più mirati, sempre strutturati in una logica di sistema con particolare attenzione al monitoraggio dei programmi e degli interventi regionali e locali di attuazione del PNSS e dei risultati conseguiti, mediante una valutazione di efficacia degli interventi stessi al fine di consentire l'individuazione delle migliori pratiche nei diversi settori, utile anche alla realizzazione nel nuovo PNSS.

Carla Messina

Progetti e strategie urbane per città e territori sostenibili



gerite nei recenti lustri, dalla città fordista alla eco città sostenibile¹. Nel contributo redatto su sollecitazione di Corrado Beguinot per la conferenza mondiale sulle città che, sostenuta dalle Nazioni Unite, si svolgerà nel 2011 nel nostro Paese, si è teso a riaccordare la destrutturazione produttiva che abbiamo sperimentato nel recente triennio alla potenziale rinascita dell'elaborazione sulla città². Le turbolenze nel pianificare appaiono il quadro di riferimento nei suggerimenti evidenziati nel volume sul mutamento da immettere nelle politiche urbane e nell'ideazione urbanistica, coltivando i quali si può reagire al malessere urbano³. Queste riflessioni si sono correlate ad attività di progettazione urbanistica redatta per enti territoriali, esplorata con i condizionamenti del reale coltivando quel percorso di crinale a suo tempo suggerito da Ernesto N. Rogers come «utopia del reale» (**Tabella 1**).

PIANO URBANISTICO E TERRITORIO

I progetti di territorio e di città redatti per i comuni di Capaccio Paestum (**Figure 1 e 2**) e S. Maria Capua Vetere nella regione Campania ne trasmettono le risultanze⁴. Hanno in comune l'ipotesi che il piano urbanistico deve confrontarsi non solo con modalità ragionevole di uso di risorse territoriali decodificate attraverso i saperi delle scienze della terra attraverso accurata ricognizione, come sembra sostenere l'ambientalismo praticato nei piani territoriali provinciali.

In queste esperienze si ritiene che il piano urbanistico comunale debba fondarsi su ipotesi strategiche di «architettura della città sostenibile», volgendo all'operatività le scelte di strategia di assetto urbano, mirate alla valorizzazione dei capitali relazionali locali, umani, naturali, storici, infrastrutturali, e quindi dei molti talenti delle città.

La strategia ha ruolo essenziale, fondandosi su condivisione politica ed amministrativa, nel contesto dell'avvenuta riformulazione dell'organizzazione delle strutture interpreti della politica. Nelle assunzioni strategiche sul futuro possibile si rivela il fondamento sociale ed economico produttivo, la resti-

tuzione concreta di «valori» storicizzati attraverso gli interessi obiettivo.

Gli obiettivi dimensionali connessi al soddisfacimento di bisogni antropici percepiti quali interessi locali si dichiarano nelle scelte di strategia. Ma questo ruolo del programma strategico necessario alla sintesi di piano, come ha sostenuto Luigi Piccinato nell'operosa sua vita, va assolto ponendo come fulcro della riflessione la forma della struttura urbanistica, coerente e compatibile con le condizioni ambientali del territorio di piano; e la struttura della forma piano, ovvero la natura delle regole istituzionali che si anticipano nel definire la strategia, e quindi anche del regime immobiliare prescelto nella forma del piano. La pratica di principi di perequazione e compensazione urbanistica caratterizza i citati piano-progetto, risultando l'istanza alla fattibilità, della rete verde e dei servizi, del recupero dell'insediamento storico, della città conseguente a trasformazione urbanistica, dell'innovazione infrastrutturale ed anche quindi di piste ciclabili e parcheggi consoni, il fondamentale requisito delle speranze di promozione di condizioni sostenibili delle città.

LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Si comprende pertanto il ruolo della Valutazione Ambientale Strategica, per il ruolo attribuito a valenze strategiche di scelte di uso del suolo fondate sul connotato dei suoli, ma altresì conformi alla regolamentazione annunciata.

Gli indicatori prescelti nel progetto di VAS, ambientali, socio-economici, urbanistici, energetici, sono ampiamente sperimentati. Ma la VAS concernente il piano urbanistico non dovrebbe prescindere da valutazioni connesse all'architettura della città, non neutrali con riferimento alla modalità del suo svolgersi. Le responsabilità assunte nella formulazione del Rapporto Ambientale, obbligatorio corredo del Piano Urbanistico Comunale per effetto della Legge Regionale sul governo del territorio vigente in Campania, hanno teso a testimoniare questo assunto. La legislazione campana rende possibile la continuità tra enunciato strategico, struttura degli usi

¹ F. Forte, *Architettura-Città un programma e un progetto: nuove città, città nella città*, Gangemi Editore, Roma, 2008.

² F. Forte, *Reflecting on changes: from the post-industrial era to the crisis of urban well-being; searching for solutions*, di prossima pubblicazione.

³ F. Forte, *Architettura-Città: percorsi di mutamento dal malessere urbano*, Aracne Editrice, Roma, 2010.

⁴ F. Forte, *L'ideazione urbanistica. Architettura-Città un programma ed un progetto. S. Maria Capua Vetere (CE) nella Regione Campania*, Edizioni Scientifiche Italiane, 2007. *L'ideazione urbanistica. Il caso Capaccio Paestum, la relazione di Programma*, Inu Edizioni, Roma, 2005.

... il piano urbanistico non deve confrontarsi solo con modalità ragionevole di uso di risorse territoriali decodificate attraverso i saperi delle scienze della terra attraverso accurata ricognizione...

Tabella 1. La ricognizione, la proposizione, la valutazione

<p>La cartografia attraverso cui si registra e comunica l'esito di sistemi è necessariamente pluritematica e si avvale di informazioni acquisite attraverso elaborati tematici sanciti come obbligatori della legislazione regionale (antropizzazione; uso agricolo del suolo; studio geologico tecnico; reticolo idrografico, anagrafe edilizia). Si è prescelto di ricondurre ai seguenti quattro elaborati tematici gli esiti della ricognizione, rappresentati su cartografia numerica redatta nella scala 1/10.000, rilevazione 2009.</p> <p>A. IL SISTEMA ISTITUZIONALE</p> <p>A1. Inquadramento territoriale; scala sistemica; A2. Stato attuale di diritto dei suoli.</p> <p>B. IL PATRIMONIO CULTURALE</p> <p>B1. Patrimonio culturale di interesse paesaggistico, territori oggetto di limitazioni ricognitive, rappresentazione di perimetri; B2. Beni storici, archeologici e architettonici, insediamento storico, beni paesaggistici, oggetto di tutela, siti di interesse comunitario, siti Unesco, zone di protezione speciale. Unità di passaggio. Perimetrazione, classificazione.</p> <p>C. IL SISTEMA INSEDIATIVO</p> <p>ISR, 1-n, insediamento storico e recente, e modalità di utilizzazione, connotati della struttura insediativa multipolare della popolazione e delle attività insediate.</p> <p>D. IL SISTEMA AMBIENTALE: LA «RETE ECOLOGICA»</p> <p>SA. Elementi partecipi della rete ecologica comunale, dedotti dalle caratteristiche dei suoli (uso agricolo, il «rischio», zonizzazione in prospettiva sismica, zonazione acustica; le acque; il rischio idrogeologico e da frana).</p>	<p>LA PROPOSIZIONE: LE DETERMINANTI PROGRAMMATICHE rappresentazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● in elaborato del tipo P, redatto nella scala 1/10.000, delle «scelte strategiche», concernenti la modalità di valorizzazione e di innovazione. ● in elaborato di testo, del dimensionamento del futuro PUC, applicando la teoria del bisogno. ● in elaborato di testo, delle Norme Tecniche di Attuazione. 	<p>LA VALUTAZIONE</p> <p>Per la VAS Correlazione attraverso rappresentazione su cartografia redatta nella scala 1/10000 delle previsioni proposte in elaborato P, e dei connotati dei sistemi: P verso A.1 P verso A.2 P verso B.1 P verso B.2 P verso C.ISR P verso D</p> <p>Deduzioni: indicatori di valutazione.</p> <p>Per la V.I. (Valutazione di Incidenza): Correlazioni di scelte di innovazione parametrizzate con i connotati biologici di specifici luoghi. Misure di attenuazione.</p>
<p>LA PROPOSIZIONE: LE DETERMINANTI STRUTTURALI rappresentazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● in elaborato del tipo P.3. 1-15, nella scala 1/5.000 	<p>LA PROPOSIZIONE: LE DETERMINANTI OPERATIVE rappresentazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● in elaborato del tipo P.4. 1-n, nella scala 1/2000 ● in elaborato del tipo P.6. 1-n, nella scala 1/2000-1.000 	

del suolo, operatività delle scelte, programmazione dell'attuazione, non avendo frammentato in figure separate l'unità concettuale del piano urbanistico comunale.

Nell'introspezione sul futuro di società che sperimentano i travagli del cambiamento dovremmo volgere la riflessione sulla compatibilità degli squilibri che

attraverso il piano urbanistico ci si propone di innescare, conseguenti al farsi delle pratiche realizzative di ipotesi annunciate, e quindi alla programmazione attuativa ed alla gestione.

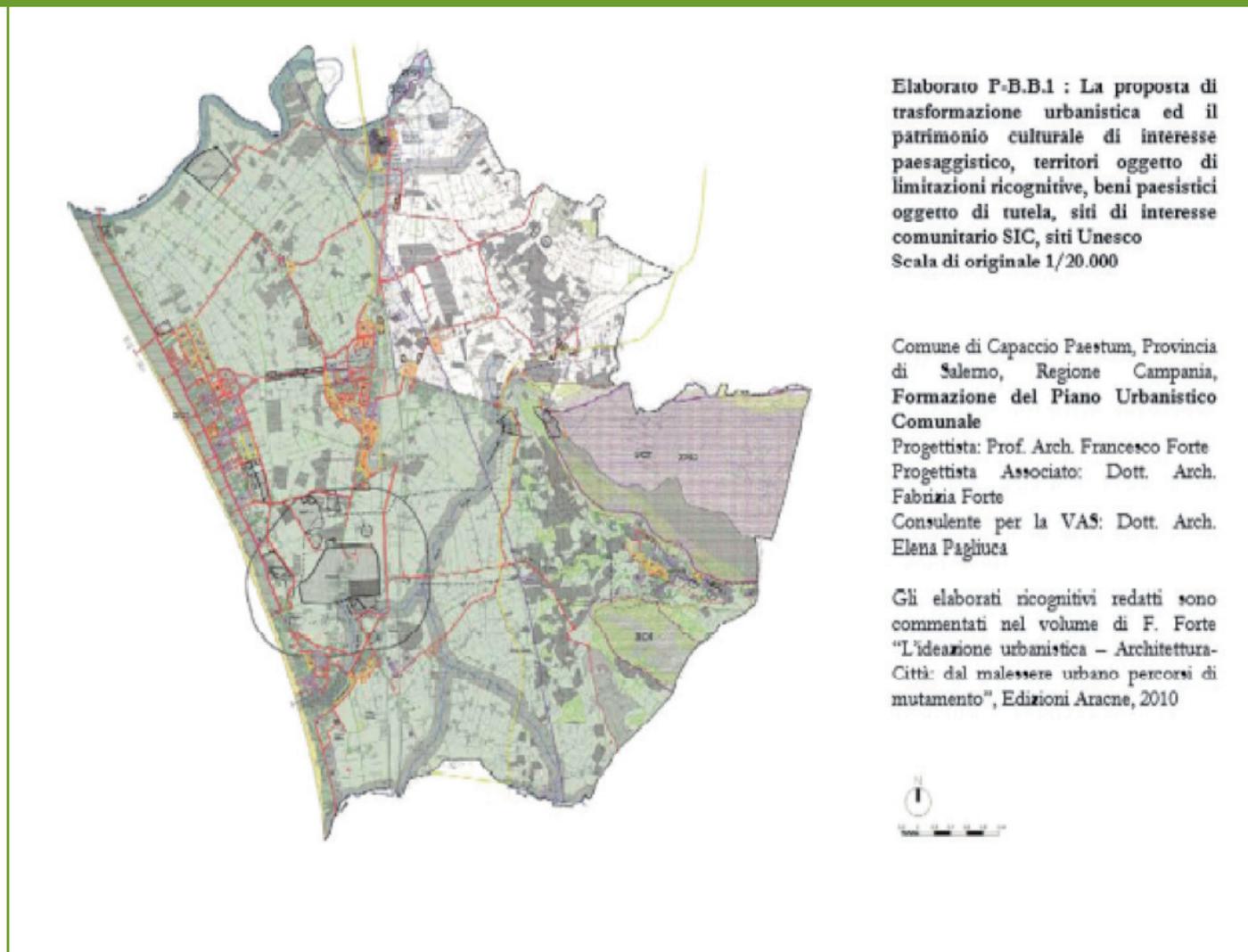
Tra la strategia e l'operatività si colloca la qualificazione «strutturale» del piano urbanistico, referente del ruolo istituzionale che nella nostra repubblica si



Progetti e strategie urbane per città e territori sostenibili



Figura 1. La proposta di trasformazione urbanistica nel Comune di Capaccio Paestum



attribuisce alla disciplina dell'uso del suolo. Il piano urbanistico comunale dovrebbe proporsi di specificare, attraverso la strumentazione operativa e programmatico attuativa redatta sulla base di criteri di compensazione urbanistica resa praticabile dalla legge regionale vigente in Campania, indirizzi qualitativi di contenuto tipologico e morfologico volti a promuovere anche «l'architettura per la città», in continuità con il paesaggismo di H. Berlage, le sug-

gestioni di Le Corbusier, la living city di F.L. Wright, lo storicismo di Roberto Pane, ma altresì l'istanza alla semplificazione decisionale ed amministrativa di Luigi Sturzo.

In tal senso le domande concrete di azione verso l'architettura della città e per la città si sono confrontate con le mete suggerite dall'istanza di sostenibilità del cambiamento annunciato, e con le qualificazioni di merito proprie all'eco-città. ■

... Il piano urbanistico comunale dovrebbe proporsi di specificare, attraverso una strumentazione operativa redatta sulla base di criteri di compensazione urbanistica, indirizzi volti a promuovere anche «l'architettura per la città»...

Figura 2. La pianura Mediana Centrale. L'innovazione.

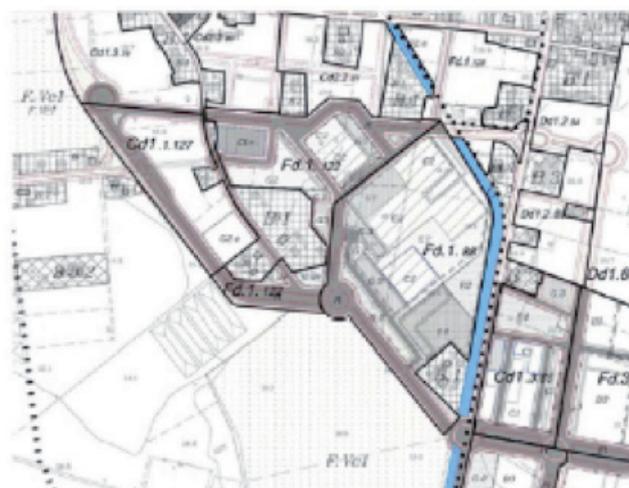
LA PIANURA MEDIANA CENTRALE: L'INNOVAZIONE
 P.6.4, COMPARTI ED AMBITI IN CAPACCIO SCALO-BORGONUOVO-CAFASSO
 P.6.4.2: CAPACCIO SCALO SUD, COMPARTI DEL TIPO FD, N. 88 - 122.



LA PIANURA MEDIANA CENTRALE: L'INNOVAZIONE
 P.6.4, COMPARTI ED AMBITI IN CAPACCIO SCALO-BORGONUOVO-CAFASSO
 P.6.4.2: Capaccio Scalo sud, comparti del tipo-Fd, n. 88 - 122.

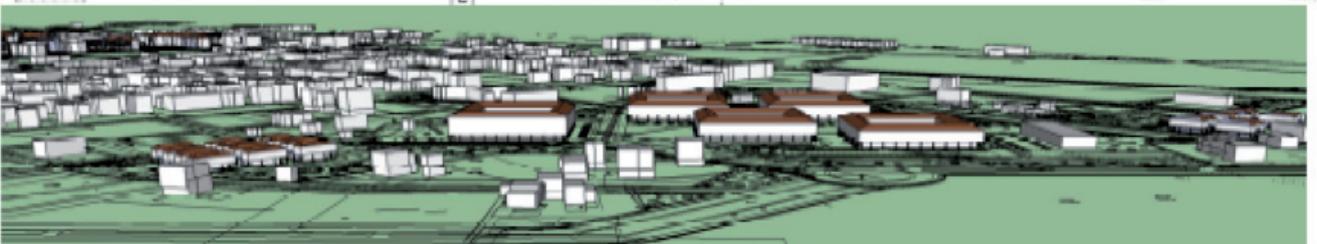
LEGENDA INDICAZIONI MORFOLOGICHE:

	perimetro di sup. compatto		nuovi edifici con coperture a falda
	perimetro di sup. edificabile		nuovi edifici con coperture piana
	perimetro di sup. edificabile pubblica		altezza massima nuovi edifici
	perimetro di sup. non edificabile		piatta ciclabile
	perimetro di superficie a standard		percorso ciclabile
	perimetro di superficie fondaria		area arborea
	sigla identificativa di zona elementare		percorsi pedonali
	area pubblica pavimentale		parcheggi a raso di progetto
			parco urbano di progetto
			cinema multisala di progetto



LEGENDA ZONIFICAZIONE

	perimetro di sup. compatto		z.n.a. G.1 - attrezzature ed attività pubbliche compatte (aree edificazione polifunzionale, mercato comune)
	perimetro di sup. edificabile		z.n.a. G.2 - spazi dedicati al verde pubblico di ruolo totale
	perimetro di sup. edificabile pubblica		z.n.a. G.3 - parcheggi pubblici
	perimetro di sup. non edificabile		z.n.a. F.2 - spazi dedicati ad insediamenti sportivi e attrezzature sportive, nonché ai parchi pubblici urbani
	z.n.a. C.1 - nuove utilizzazioni plurifunzionali, con prevalenza utilizzazione abitativa		z.n.a. T.A - spazi dedicati ad attività sportive di carattere sportivo e di carattere pubblico o privato
	z.n.a. C.2 - nuove utilizzazioni specialistiche, con prevalenza utilizzazione terziaria		z.n.a. R - spazi pubblici per attività, attrezzature ed impianti di interesse generale ammessi alle imprese



Valutazione immobiliare della logistica

a cura di **WORLD CAPITAL** e **GIORDANO EDITORE**

NEGLI ULTIMI ANNI il settore immobiliare della Logistica, ovvero capannoni «dedicati» e messi a disposizione del mercato immobiliare, con finanziamenti pubblici e privati, ha mostrato un livello di diffusione spaziale di questi impianti con localizzazioni diversamente orientate per agevolare la terziarizzazione delle attività, per recuperare impianti industriali, per agevolare la integrazione del servizio, ecc. Molto spesso ci siamo chiesti, addetti e non addetti

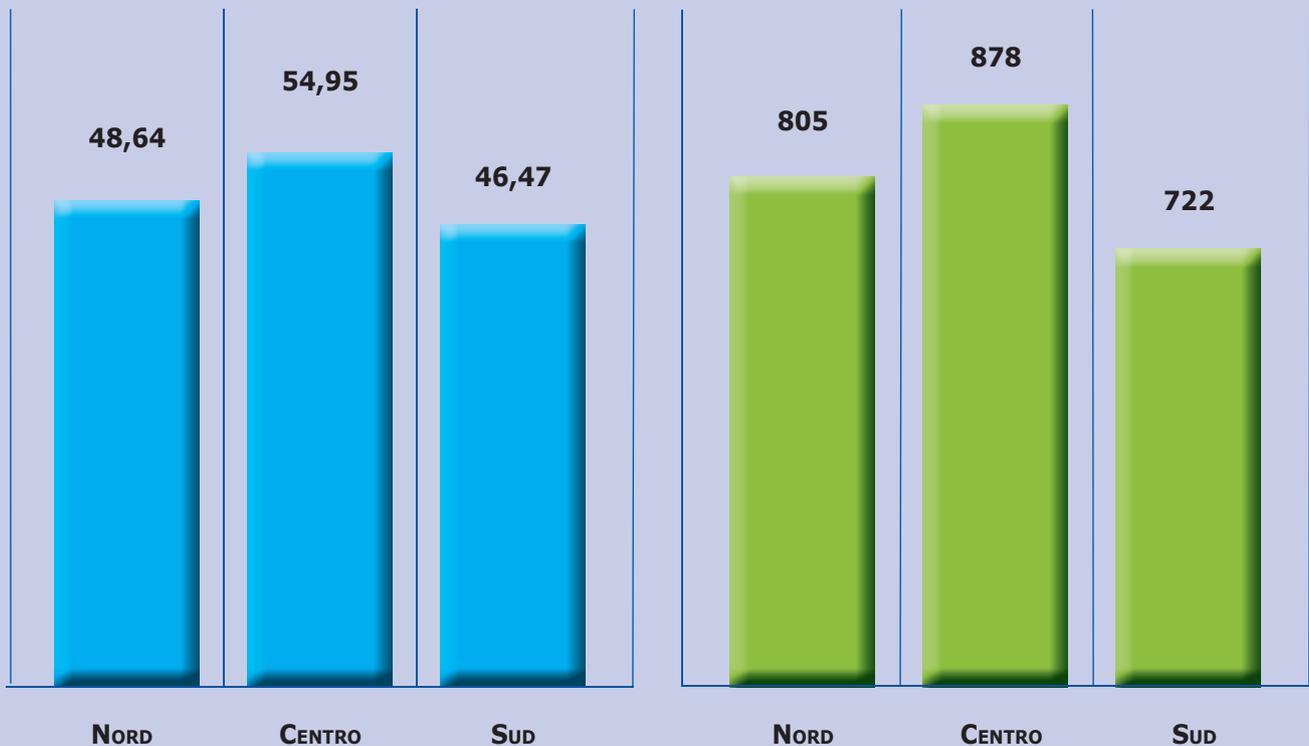
ai lavori, quanto vale questo mercato. Grazie al lavoro di collaborazione tra World Capital e Giordano Editore, è stato possibile, partendo dai dati di World Capital, pubblicare i valori immobiliari degli impianti finalizzati alla logistica, sistematizzandoli per aree geografiche, per tipologia di utilizzo (affitto o vendita) e per anni di riferimento. Questa sezione della Rivista sarà mantenuta per i prossimi numeri, nella convinzione di aver fornito un utile servizio ai nostri lettori.

DATI AGGREGATI PER MACRO-REGIONE

	Locazione (*)				Vendita (**)			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Nord	51,78	50,09	48,95	43,72	863	830	805	721
Centro	55,75	56,75	57,88	49,44	940	911	888	775
Sud	48,33	48,17	47,39	42,00	737	745	742	663

 Locazione (*)

 Vendita (**)



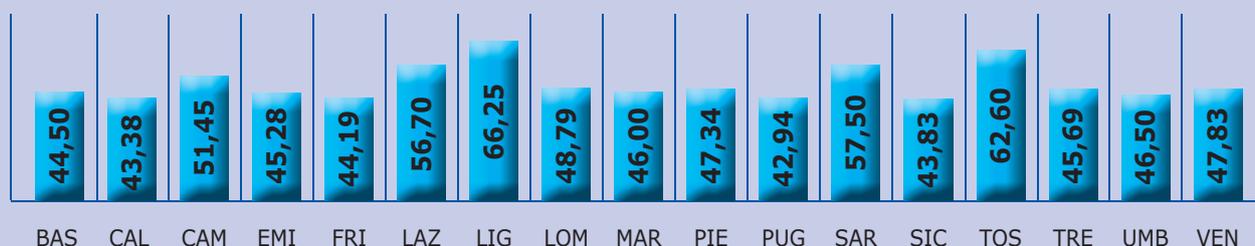
(*) Tali valori sono la media aritmetica dei valori dei singoli anni ed espressi in €/mq anno

(**) Tali valori sono la media aritmetica dei valori dei singoli anni ed espressi in €/mq

DATI AGGREGATI PER REGIONE

	Locazione (*)				Vendita (**)			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Basilicata			48,00	41,00			688	601
Calabria			46,00	40,75			805	719
Campania	55,00	55,75	50,00	45,04	750	798	761	703
Emilia Romagna	46,00	46,56	46,50	42,06	740	764	790	690
Friuli V.G.			48,25	40,13			713	651
Lazio	65,00	61,25	54,50	46,06	1.010	905	828	726
Liguria	70,00	68,50	68,00	58,50	1.125	1.075	1.013	841
Lombardia	52,50	49,58	48,92	44,17	975	865	838	754
Marche	44,00	50,00	48,50	41,50	800	775	765	675
Piemonte	53,00	49,25	45,50	41,63	895	825	761	698
Puglia	43,00	44,50	44,50	39,75	760	738	743	643
Sardegna			63,08	51,92			907	804
Sicilia	47,00	44,25	43,25	40,81	700	700	675	625
Toscana	66,00	69,25	60,92	54,25	1.175	1.188	984	843
Trentino A.A.			49,00	42,38			818	754
Umbria	48,00	46,50	49,25	42,25	775	775	783	686
Veneto	50,00	49,13	48,56	43,63	790	788	784	717

Locazione (*)



(*) Tali valori sono la media aritmetica dei valori dei singoli anni ed espressi in €/mq anno

Vendita (**)

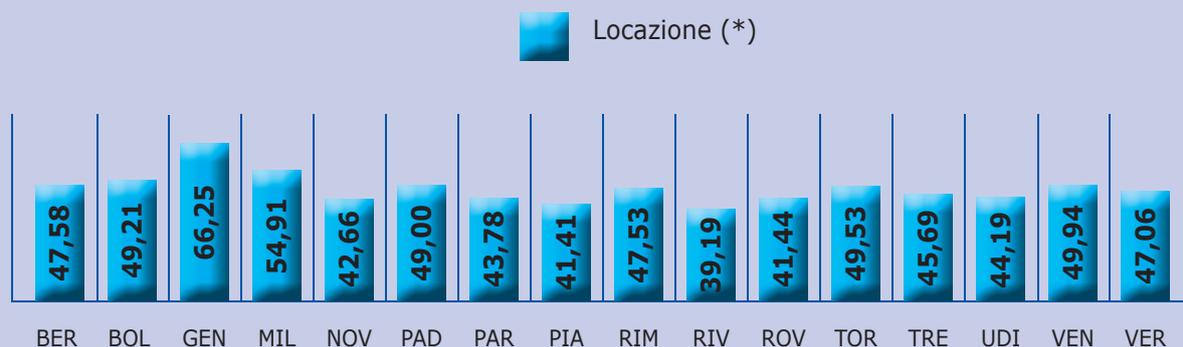


(**) Tali valori sono la media aritmetica dei valori dei singoli anni ed espressi in €/mq

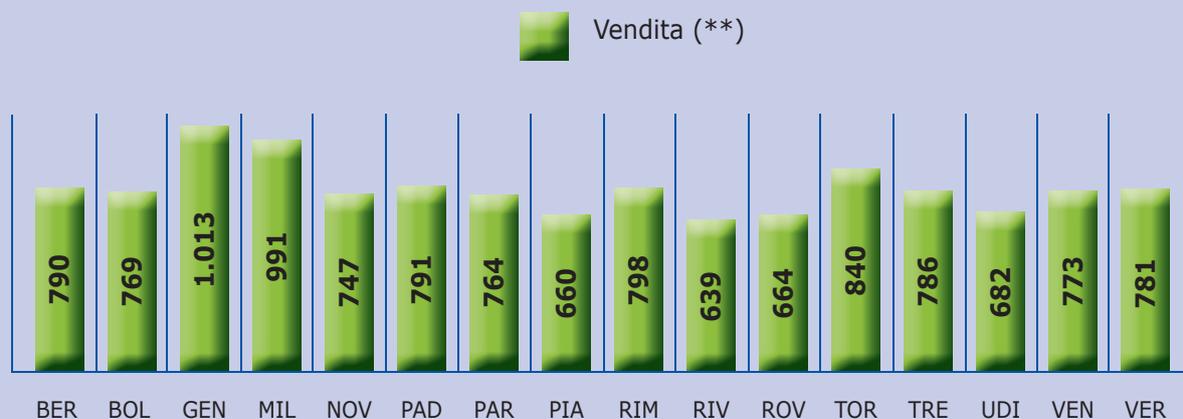


DATI AGGREGATI PER PROVINCIA. NORD

	Locazione (*)				Vendita (**)			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Bergamo		47,00	48,50	47,25		788	810	774
Bologna		50,00	51,50	46,13		808	815	684
Genova	70,00	68,50	68,00	58,50	1.125	1.075	1.013	841
Milano	60,00	57,50	55,00	47,13	1.100	1.025	993	845
Novara	45,00	44,25	43,25	38,13	850	783	713	644
Padova	51,00	49,00	49,25	46,75	800	788	820	758
Parma	44,00	46,50	43,75	40,88	775	798	788	698
Piacenza	44,00	42,50	41,75	37,80	650	665	678	648
Rimini	50,00	47,25	49,00	43,88	795	788	880	730
Rivalta Scrivia			40,75	37,63			665	614
Rovigo			44,25	38,63			695	633
Torino	53,00	49,25	50,25	45,63	895	825	858	781
Trento			49,00	42,38			818	754
Udine			48,25	40,13			713	651
Venezia			52,50	47,38			810	735
Verona	49,00	49,25	48,25	41,75	780	788	813	743



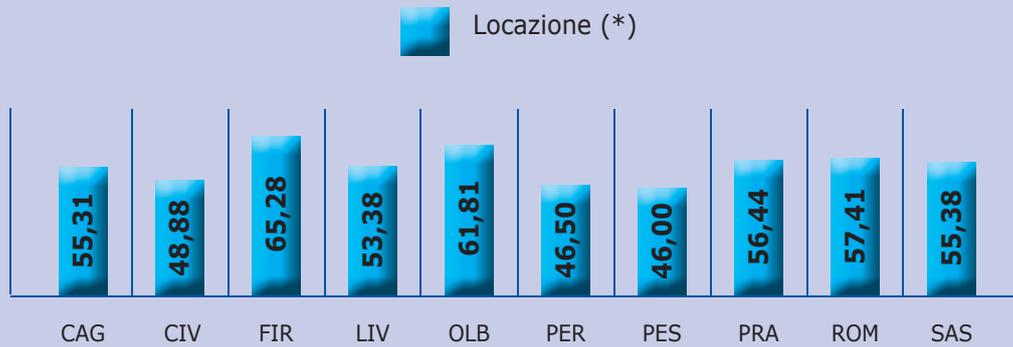
(*) Tali valori sono la media aritmetica dei valori dei singoli anni ed espressi in €/mq anno



(**) Tali valori sono la media aritmetica dei valori dei singoli anni ed espressi in €/mq

DATI AGGREGATI PER PROVINCIA. CENTRO

	Locazione (*)				Vendita (**)			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Cagliari			61,00	49,63			920	814
Civitavecchia			53,25	44,50			773	693
Firenze	66,00	69,25	68,50	57,38	1.175	1.188	1.130	899
Livorno			55,00	51,75			815	746
Olbia			69,00	54,63			905	815
Perugia	48,00	46,50	49,25	42,25	775	775	783	686
Pescara	44,00	50,00	48,50	41,50	800	775	765	675
Prato			59,25	53,63			1.008	884
Roma	65,00	61,25	55,75	47,63	1.010	905	883	759
Sassari			59,25	51,50			895	784



(*) Tali valori sono la media aritmetica dei valori dei singoli anni ed espressi in €/mq anno

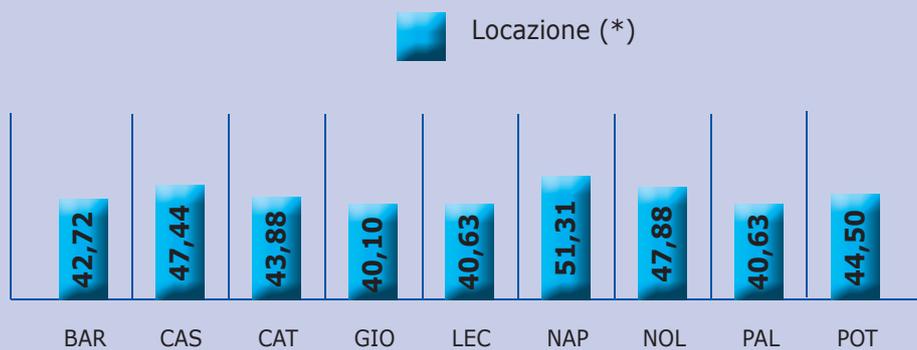


(**) Tali valori sono la media aritmetica dei valori dei singoli anni ed espressi in €/mq

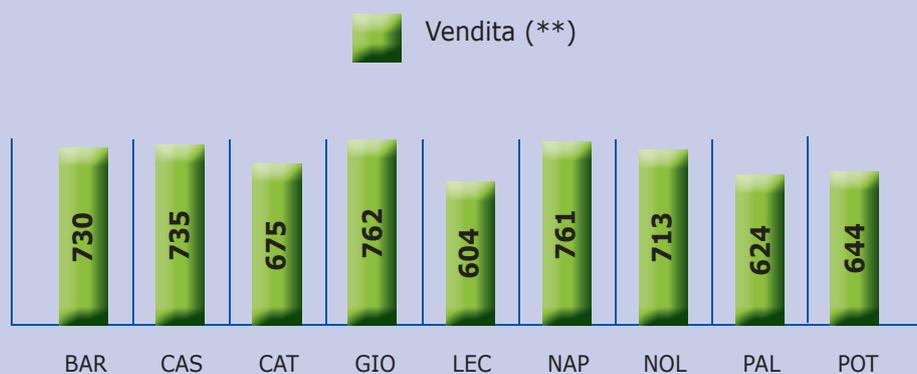


DATI AGGREGATI PER PROVINCIA. SUD

	Locazione (*)				Vendita (**)			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Bari	43,00	44,50	44,50	38,88	760	738	743	681
Caserta			51,00	43,88			778	693
Catania	47,00	44,25	43,25	41,10	700	700	675	626
Gioia Tauro			46,00	40,75			805	719
Lecce				40,63				604
Napoli	55,00	55,75	50,00	44,50	750	798	803	695
Nola			49,00	46,75			703	723
Palermo				40,63				624
Potenza			48,00	41,00			688	601



(*) Tali valori sono la media aritmetica dei valori dei singoli anni ed espressi in €/mq anno



(**) Tali valori sono la media aritmetica dei valori dei singoli anni ed espressi in €/mq

15 DICEMBRE 2010

DIRETTIVA ITS: OBBLIGO OD OPPORTUNITÀ?

Roma

Convegno organizzato dal ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, in collaborazione con TTS Italia sul tema «Direttiva Europea sui Sistemi intelligenti di trasporto: obblighi per l'Italia e opportunità per il settore».

www.ttsitalia.it/

15/17 DICEMBRE 2010

RAILWAYS AND ENVIRONMENT 2010

Delft (Olanda)

Conferenza internazionale su ferrovia e ambiente, con convegni sull'inquinamento prodotto dai trasporti su rotaia.

www.railways-environment.com

7/8 FEBBRAIO 2011

ROAD USER CHARGING

Bruxelles (Belgio)

8ª edizione dell'incontro annuale sulle strategie le politiche e le tecnologie per la riduzione dell'impatto ambientale nei trasporti.

www.centaurconferences.co.uk/

2/6 MARZO 2011

SAMOTER

Verona

28ª edizione del salone internazionale triennale delle macchine per il movimento terra, da cantiere e per l'edilizia.

www.samoter.com/it

5/7 APRILE 2011

MOBITRAFFIC 2011

Lille (Francia)

Vetrina internazionale dei prodotti e delle tecnologie destinate a migliorare il traffico stradale.

www.mobitraffic.com/

10/13 MAGGIO 2011

TRANSPORT LOGISTIC 2011

Monaco (Germania)

Una delle più importanti esibizioni per la logistica, la mobilità, le tecnologie informatiche e la supply-chain, che si svolge dal 1978.

www.transportlogistic.de/en

25/27 MAGGIO 2011

INTERTRAFFIC ISTANBUL

Istanbul (Turchia)

6ª edizione del Salone internazionale su infrastrutture, gestione del traffico, sicurezza e parcheggi, organizzato dal RAI di Amsterdam nell'Expo Centre di Istanbul.

www.istanbul.intertraffic.com/

25/29 MAGGIO 2011

AUTOPROMOTEC

Bologna

Rassegna espositiva al mondo per l'assistenza all'industria dell'automotive.

www.autopromotec.it/

6/9 GIUGNO 2011

ITS EUROPEAN CONGRESS

Lione (Francia)

8ª edizione del congresso europeo della mobilità intelligente: le ITS per il trasporto sostenibile delle persone e delle cose nelle regioni urbane.

2011.itsineurope.com/

29 GIUGNO/1° LUGLIO 2011

IEEE FORUM

Vienna (Austria)

Incontro internazionale sui sistemi di trasporto sostenibile e integrato.

ieee-fists.org/

27/29 OTTOBRE 2011

MOVINT E EXPOLOGISTICA

Bologna

La 14ª edizione di Movint, salone internazionale della movimentazione industriale e la 5ª edizione di ExpoLogistica, salone dei mezzi, sistemi e servizi integrati per la logistica ed il trasporto.

www.movintexpologistica.it

27/29 MARZO 2012

EXPO FERROVIARIA E INTERTUNNEL

Torino

4ª edizione della fiera internazionale dedicata alla tecnologia ferroviaria, abbinata ad INTERTunnel, l'appuntamento di riferimento italiano per l'industria della galleria.

www.expoferroviaria.com/