

Sistemi di Logistica

Trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti

ANNO IV - N.3 - SETTEMBRE 2011

MOBILITÀ E TRAFFICO

Carpooling per il cargo: una partnership innovativa

di Giuseppe MINEO

AUTOTRASPORTO MERCI

Accordi di settore e strutturazione dei «padroncini» per cambiare il sistema

di Eleuterio ARCESE

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Uno schema di riclassificazione dei conti economici per le aziende di TPL

di Paolo STAMPACCHIA

INFRASTRUTTURE

I PON «Reti e mobilità» 2007-2013 per fare network sul territorio

di Pietro BARATONO

AMBIENTE&SICUREZZA

Il progetto europeo C-LIEGE per le politiche energetiche del trasporto merci in città

di Luca LUCIETTI

LOGISTICA

Gli effetti del nuovo Piano della logistica sul Friuli-Venezia Giulia

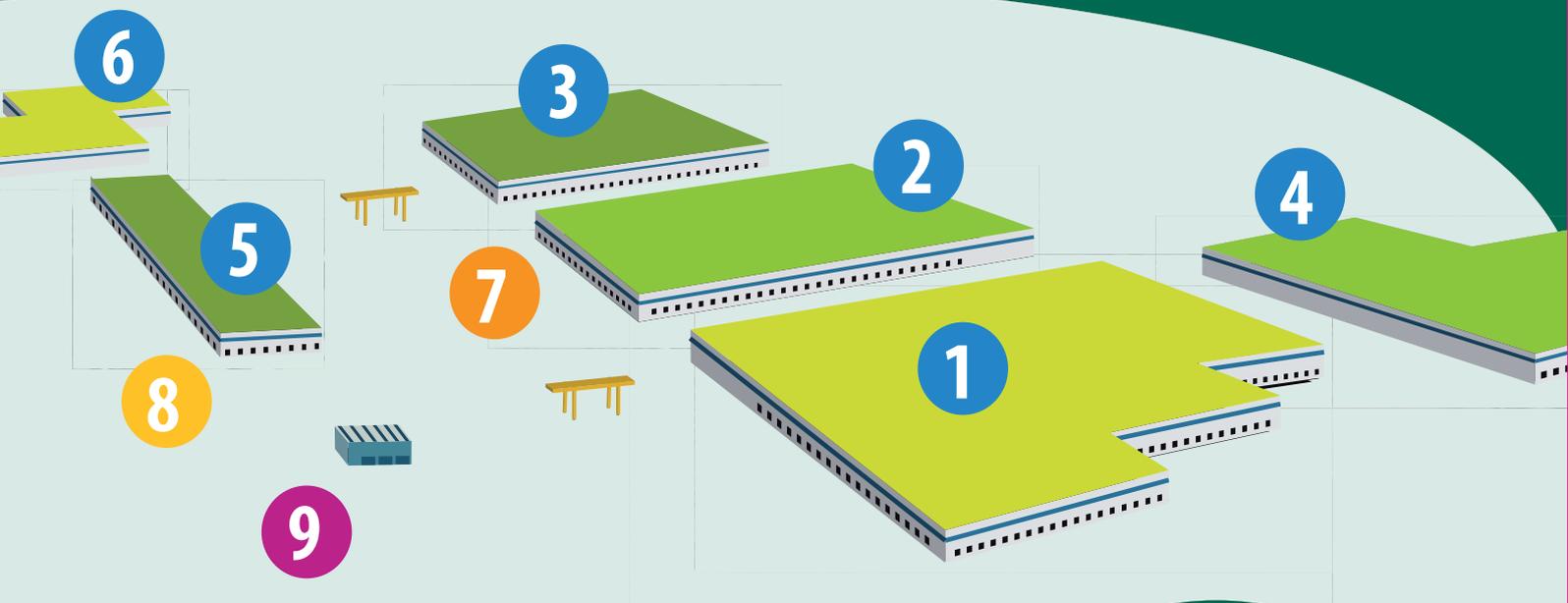
di Paolo SARTOR

STATISTICHE

I primi risultati del Fondo di garanzia

di Gianluigi BASSI

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.



Sistemi di Logistica

Rivista trimestrale on line
Anno IV - n.3 - Settembre 2011
Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale

Rocco Giordano

Direttore responsabile

Umberto Cutolo

Comitato scientifico

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

Segretaria di Redazione

Lisa Russo

Promozione e sviluppo

Loriano Signorini

Redazione

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

Editore

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

ANNO IV - NUMERO 3 - SETTEMBRE 2011

Sistemi di Logistica

5 EDITORIALI

- **La lente d'ingrandimento sui conti pubblici: tra previsioni e certezze**
- **Infrastrutture: non strabismo, ma miopia**

6 ABSTRACT

7 AUTOTRASPORTO MERCI

Accordi di settore e strutturazione dei «padroncini» per cambiare il sistema

La relazione di Eleuterio Arcese all'assemblea dell'ANITA: le proposte per rilanciare il settore.
di Eleuterio Arcese

11 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Uno schema di riclassificazione dei conti economici per le aziende di TPL

Un metodo per evidenziare le aree che determinano problemi di gestione per le imprese.
di Paolo Stampacchia

17 MOBILITÀ&TRAFFICO

Carpooling per il cargo: una partnership innovativa per una logistica sostenibile e ottimale

Il sistema ideato da TRI-VIZOR, per unire le catene di approvvigionamento farmaceutiche di UBC e Baxter.
a cura di Giuseppe Mineo

21 INFRASTRUTTURE

I PON «Reti e Mobilità» 2007-2013 per fare rete sul territorio

L'impianto del programma, funzionale allo sviluppo di logistica e intermodalità per la gestione dei flussi dei Corridoi europei.
di Pietro Baratonio

25 AMBIENTE&SICUREZZA

Il progetto europeo C-LIEGE per le politiche energetiche nella domanda di trasporto delle merci nelle città

Un'iniziativa internazionale per integrare pianificazione e gestione della domanda di trasporto merci in città.
di Luca Lucietti

31 LOGISTICA

Gli effetti del nuovo Piano nazionale della logistica sul Friuli-Venezia Giulia

La presentazione del documento di governo a operatori e istituzioni locali occasione per un confronto sulle soluzioni.
di Paolo Sartor

34 STATISTICHE

I primi risultati del Fondo di garanzia per le PMI Sezione Speciale Autotrasporto

Gli esiti dell'attività svolta dalla sezione nel periodo 1° dicembre 2009 - 30 giugno 2011
di Gianluigi Bassi

41 APPUNTAMENTI

La lente d'ingrandimento sui conti pubblici: tra previsioni e certezze

LA MANOVRA FINANZIARIA approvata il 13 agosto scorso, con cui si richiede al Paese un'accelerazione degli ulteriori sacrifici per una maggiore stabilità dei conti pubblici ai fini della riduzione del debito pubblico, ha posto in grande evidenza, la miopia delle analisi e la molteplicità di ricette! In alcuni casi le difese corporative hanno bloccato spazi di manovra, in altri casi previsioni di recupero di risorse «insistono» su quelli che già pagano!

Lo sforzo che viene fatto da tutte le rappresentanze politiche, nella perfetta buona fede, è finalizzata a richieste di tagli generalizzati per la riduzione dei costi delle politiche e non sulle cause che generano i maggiori costi; sulla privatizzazione e la liberalizzazione di alcuni settori senza avere conoscenza reale del valore degli assetti pubblici e delle politiche di conversione di beni iscritti allo stato patrimoniale dello Stato e che vengono trasformati in valori economico-finanziari ecc.

IL PROCESSO DI GLOBALIZZAZIONE

La nostra convinzione è che il processo di globalizzazione delle economie ha determinato nel corso degli anni notevoli scosse di assestamento operando di volta in volta su:

- **energia**, dove il valore di un barile di petrolio nel corso degli anni ha fatto registrare oscillazioni continue, in alcuni casi preoccupanti, tanto da richiedere misure di urgenza a sostegno in alcuni settori;
- **sistema bancario-finanziario**, ove si sono registrati effetti domino di cadute verticali di «colossi» bancari e finanziari;
- **sistema produttivo manifatturiero** che si è andato sempre più trasformando in soggetto assemblatore anziché trasformatore, determinando notevoli ricadute sul sistema del *welfare* e sugli assetti organizzativi delle imprese.
- **sistema climatico** che sembra accorgersi della crisi globale e invia segnali sempre più preoccupanti.

In questo contesto il nostro Paese registra una crescita del PIL dello 0,8% all'anno e in pari tempo fa registrare un aumento delle esportazioni del 17% all'anno.

La caduta dei consumi ha spostato il risparmio residuale sulla fruizione del tempo libero, mentre la scuola, le università, la formazione cercano assestamenti continui adattandosi ai tempi!

La politica ha fatto la sua parte? Il ministro della Economia, nei tre anni passati (esclusi gli ultimi sei mesi) è stato elogiato da tutti per la tenuta dei conti pubblici di un Paese che ha alti tassi di disoccupazione giovanile, che ha fatto largo uso del-

la cassa integrazione, che ha un sistema previdenziale molto garantista e un sistema sanitario di grande democrazia. Ha mantenuto, cioè, i conti pubblici di uno stato sociale non più sopportabile!

In tutto questo, come ha spiegato egregiamente il presidente della commissione Lavori pubblici e Comunicazioni del Senato, Luigi Grillo, abbiamo un «monte» di risparmio privato, tale da poter essere equiparato al debito pubblico. Questo significa che per anni abbiamo trasferito risorse dallo Stato ai cittadini, abbiamo garantito uno stato sociale da Paese ricco, abbiamo abituato i cittadini a vivere più da cicale che da formiche!

Il monito del Capo dello Stato, Giorgio Napolitano, sul fatto che il governo non ha detto ai cittadini la verità sullo stato di crisi e chi doveva vigilare non lo ha fatto con grande attenzione, è indubbiamente un richiamo di alto profilo di democrazia, come impone la carica ricoperta.

Potremmo volgarizzare il concetto dicendo che la portata dei conti pubblici è stata evidenziata con il «misuratore» della politica e che la vigilanza è stata fatta dal buco della serratura. In tutto questo non mancano dettagli degli egoismi degli uomini e dei veti incrociati che molto spesso si personalizzano!

Le somme di tutte queste difficoltà nel governo del Paese - come si dice in gergo «della cosa pubblica» - nel passaggio di mano, alla Presidenza del BCE, ha determinato un'accelerazione e - se si vuole - l'uso di lenti di ingrandimento non per guardare al telescopio, ma al microscopio i conti pubblici, rendendo più difficile la comprensione della portata della tenuta dei conti stessi.

LA VIGILANZA SUI CONTI PUBBLICI

Il risultato è che chi fino a due anni fa era considerato un «fuoriclasse» oggi viene additato come responsabile della difficile tenuta dei conti pubblici.

Nessuno dice che la evoluzione del processo economico-finanziario che dal 2007 impatta sulla economia dei diversi Paesi, ha fatto crescere a dismisura il partito della speculazione che è sempre esistito, ma che negli ultimi tre anni è diventato un'«industria pesante».

Le manovre finanziarie che vengono studiate e concertate a livello europeo e a scala dei singoli Paesi, vengono bruciate da manovre speculative che fanno tenere con il fiato sospeso i risparmiatori, non solo quelli piccoli, ma in alcuni casi anche grandi gruppi finanziari ed industriali.

La vigilanza che è stata imposta sui conti pubblici italiani - da alcuni letta come commissariamento della economia del Pae-

Infrastrutture: non strabismo, ma miopia

se - ha trovato un asse franco-tedesco sempre più compatto. I vertici delle vigilanza, sul sistema bancario europeo, oggi ha una forte rappresentanza italiana, che conosce bene i gangli della economia del nostro Paese e il Paese si aspetta anche suggerimenti per capire come uscire dalla crisi con il sacrificio non di pochi ma di tutti!

Non vorremo che, in contesti così mutevoli che vedono la presenza di tanti gruppi di lavoro con proposte molto differenziate, il lavoro di sintesi diventasse ancora più complesso; un gioco di squadra si impone a prescindere dai fuoriclasse, nella consapevolezza di dare risposte a domande che diventano sempre più urgenti e non più procrastinabili.

La consapevolezza che la bassa crescita del Paese è questione strutturale e non congiunturale quali risposte possiamo dare a quesiti del tipo:

- la dotazione dei fattori di produzione e la abilità aggregata degli operatori italiani di combinarli al meglio sono pari a quelli dei nostri *competitors*?
- l'efficienza del contesto economico-territoriale attraverso il quale beni e servizi prodotti raggiungono il mercato è ancora una questione trascurabile?

I temi posti rispetto alle aspettative della cittadinanza richiedono risposte in ordine a quanto siamo in grado di produrre, come produrre, cosa produrre, rispetto alla domanda di mercato, come raggiungere in maniera efficiente i mercati. Sono temi che richiamano scelte di politiche industriali come quella che pone FIAT quando chiede: l'Italia è ancora interessata a produrre automobili?

La sfida è fare meglio, fare prima, fare di più con le medesime risorse (produttività) dei diversi settori produttivi.

L'aumento della produttività per il settore pubblico e quello privato riguarda sia la produttività del lavoro che quella del capitale (competitività). Dei capitali privati quanti sono incentivati ad investire meglio e di più?

Le risposte a questi interrogativi, per il solo settore di trasporti e logistica, che conosciamo un po' meglio, se risultano immediate ed adeguate valgono 40 miliardi di euro.

Per questo settore non siamo più alle previsioni, ma alle certezze!

Rocco Giordano

Negli ultimi giorni che hanno preceduto la pausa estiva abbiamo seguito con attenzione il dibattito che si è animato sul tema delle infrastrutture e dei processi di liberalizzazione, sugli assetti istituzionali e sugli sforzi di quanti sono impegnati su questo settore.

Penso sia d'obbligo ricordare che quando il pil del Paese cresceva in misura del 3-4% all'anno abbiamo dovuto assistere ad un dibattito sulla costruzione o meno di grandi infrastrutture: l'Alta velocità e/o l'Alta capacità, i grandi corridoi, il completamento della rete stradale italiana di 1° livello, la progettazione e la realizzazione di quelle che oggi sono iniziative regionali, (Piemonte, Lombardia, Veneto). Tutto bloccato negli anni passati.

Abbiamo creduto tutti, un po' ingenuamente, che fosse «strabismo»; oggi dobbiamo ricrederci constatando che è stata pura e profonda miopia, non saper leggere le esigenze del Paese nel nuovo contesto internazionale. Vorrei ricordare un caso per tutti.

A metà degli anni Novanta si animava allo stesso modo di oggi, il dibattito su alcune scelte di politica dei trasporti a livello europeo. Il dibattito allora si incentrò sulla difesa di alcune priorità che riguardavano lo scalo internazionale di Malpensa, in alternativa al corridoio Adriatico. Su questo ultimo progetto - caso unico in Italia - sette Regioni del corridoio Adriatico avviarono uno studio di fattibilità con alcuni progetti preliminari sul ruolo che poteva avere il corridoio opportunamente potenziato, eliminando colli di bottiglia e adeguando la rete infrastrutturale nella logica di un corridoio capace di servire e raccordare l'Europa continentale a quella mediterranea e creare condizioni di trasversalità tra i Paesi dell'Est Europa e quelli del bacino del Mediterraneo.

Le scelte del Parlamento Europeo erano tutte orientate sul finanziamento del corridoio Adriatico, ma inverosimilmente prevalsero logiche diverse che portarono alla scelta «forzata», «ideologica», prematura di Malpensa.

Quello che è successo è storia nota, ma quello che dobbiamo fare è meno noto!

Oggi come allora ci troviamo a dibattere ancora sul corridoio Adriatico in alternativa in tutto o in parte al corridoio 1 che qualcuno non vorrebbe più attestare a Palermo, ma a Bari.

Sul corridoio 5 la cronaca di tutti i giorni non ci fa più discutere sul ruolo, sui tempi e sul progetto, ma sulle contestazioni di gruppi che si alternano nella rivendicazione di un «no» e quelli che sono sostenitori del progetto di attraversamento della Val di Susa.

La politica in tutto questo gioco fa la sua parte, non è assente! Chi è convinto delle scelte, non abbandona l'imbarcazione, ma tiene fermo il timone sulla cresta dell'onda, anche se sempre più spesso dobbiamo registrare che molti, per paura di imbattersi, in qualche onda lunga chiedono il salvagente e vogliono scendere dalla nave!

in questo numero

MOBILITÀ&TRAFFICO

Carpooling per il cargo: una partnership innovativa per una logistica ottimale

di Giuseppe Mineo

Questo articolo dimostra come ottenere degli indubbi benefici economici e industriali da una corretta progettazione centrata sull'innovazione logistica. In futuro sarà un nuovo *must* per una corretta gestione del processo aziendale, a condizione che i principi e le finalità indicati vengano accolti e condivisi da tutti gli attori in gioco. Si tratta di una *partnership* innovativa, della prima community al mondo di «*carpooling* per il cargo», che nel giugno scorso ha vinto a Berlino il premio innovazione logistica europea al Supply Chain Distinction Award 2011, gestita in collaborazione da TRI-VIZOR, una società *spin-off* dell'Università di Anversa ed un *provider* logistico belga H. Essers.

AMBIENTE&SICUREZZA

Il progetto europeo C-LIEGE per le politiche energetiche del trasporto merci in città

di Luca Lucietti

L'Unione Europea ha avviato sul tema della trasporto urbano delle merci sostenibile - dal punto di vista energetico ed ambientale - un progetto, cofinanziato nell'ambito del programma *Intelligent Energy Europe*. Si tratta del progetto europeo C-LIEGE (*Clean Last mile transport and logistics management for Energy-Efficient local Governments in Europe*), un'iniziativa transnazionale che interessa sei diversi Paesi (Italia, Bulgaria, Polonia, Gran Bretagna, Germania e Malta), con cui si intende sviluppare ed integrare misure e politiche indirizzate ad un'efficiente integrazione tra pianificazione e gestione della domanda di trasporto merci, per favorire un trasporto urbano delle merci più efficiente, sostenibile, pulito ed integrato all'interno del sistema complessivo della mobilità. Riduzione degli spostamenti dei veicoli merci, saturazione dei carichi trasportati, utilizzo di veicoli ecologici, uso più razionale delle infrastrutture e dei servizi, maggiore cooperazione tra i diversi attori chiave della catena del valore, integrazione delle politiche e degli strumenti di pianificazione settoriali, sono solo alcuni dei principali traguardi auspicati dall'iniziativa.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Uno schema di riclassificazione dei conti economici per le aziende di TPL

di Paolo Stampacchia

Il trasporto pubblico locale è stato per anni un tema dibattuto soprattutto sulla modalità di valorizzazione dei servizi con l'obiettivo di contenere la spesa ed allo stesso tempo avviare un processo di liberalizzazione e privatizzazione. Il confronto è stato sempre mantenuto sul piano politico - e non sempre in termini operativi - per trovare una via maestra per il risanamento dei conti e l'efficienza dei servizi. In ordine alle metodologie di analisi la riclassificazione dei conti economici è ritenuta elemento fondamentale

per una comparazione dei livelli di costo dei servizi anche se operanti in realtà geografiche diverse.

AUTOTRASPORTO MERCI

Accordi di settore e strutturazione dei «padroncini» per cambiare il sistema

di Eleuterio Arcese

Il settore dell'autotrasporto merci italiano è l'elemento vitale per l'economia del Paese. Esso è combattuto tra conti economici che non riescono a marginare e volontà degli imprenditori di puntare ad essere player strutturati e competitivi a livello internazionale. Regole e controlli unitamente agli accordi di settore sono la via maestra per un «cambio di passo» che deve consentire la formazione di un «mercato» dei servizi trasparente e competitivo.

INFRASTRUTTURE

I PON «Reti e Mobilità» 2007-2013 per fare network sul territorio

di Pietro Baratono

La rete infrastrutturale è il tessuto connettivo per uno sviluppo diffuso del territorio. I programmi di «Reti e Mobilità 2007-2013» tendono a ridurre il divario infrastrutturale Nord-Sud, nella logica di operare politiche performanti dei diversi territori anche in relazione a quanto previsto dal Piano della Logistica. Il Mezzogiorno, nella prospettiva euro-mediterranea, resta potenzialmente un'area da considerare come vera piattaforma logistica fisica, ma occorre gestione sana dei servizi, celerità nella realizzazione delle opere e visione prospettica di medio-lungo termine.

LOGISTICA

Gli effetti del nuovo Piano della logistica sul Friuli-Venezia Giulia

di Paolo Sartor

Il Nuovo Piano della Logistica ha operato un confronto contenuto con il territorio. L'incontro tenuto sul Friuli Venezia Giulia focalizza le criticità ed i punti di forza di un'area che rappresenta una porta importante per l'Europa. Una porta che ha necessità di essere potenziata per consentire una fluidificazione dei flussi di traffico - che si muovono lungo la direttrice adriatica e quale snodo tra vecchia e nuova Europa.

DOCUMENTI

Il Fondo di garanzia per le PMI Sezione Speciale Autotrasporto

di Gianluigi Bassi

Il fondo di garanzia per le PMI, Sezione speciale dell'autotrasporto, istituita nel 2009 ha dato risultati più che soddisfacenti. L'intento è quello di accompagnamento anche per le polizze fideiussorie e per tutto quanto viene richiesto a garanzia delle attività, che per effetto dei ritardi della PA e delle procedure diventa un costo per le aziende per gli oneri finanziari che vengono ad accendersi.

Accordi di settore e strutturazione dei «padroncini» per cambiare il sistema

La relazione del presidente di ANITA all'assemblea dell'associazione propone una serie di iniziative per rilanciare il settore, partendo da un diverso impiego delle risorse governative da destinare ad una profonda riforma dell'autotrasporto nazionale nella quale anche le imprese maggiori devono fare la propria parte, per essere artefici del cambiamento e del rilancio dell'autotrasporto

di ELEUTERIO ARCESE

L'ASSEMBLEA DELL'ANITA da qualche tempo coincide con eventi che modificano il quadro dei rapporti e delle regole nel mercato dei trasporti: lo scorso anno l'accordo del 17 giugno, quest'anno il dibattito sui costi minimi di sicurezza nei contratti scritti.

E da qui voglio partire per sviluppare il tema della nostra Assemblea: il trasporto che vogliamo.

Un titolo che racchiude in sé la voglia di affermare con forza la nostra visione di un settore che troppe volte si avvita su se stesso, intrappolato e condizionato da logiche che non appartengono all'essere imprenditori, come siamo. Un titolo che vuole essere anche un'esortazione a non ripetere certi errori del passato. Che vuole essere da stimolo per il futuro, per ripartire con una nuova carica, per dire chiaramente quello che vogliamo, cosa ci aspettiamo innanzitutto da noi stessi e soprattutto dove vogliamo arrivare.

Ho iniziato il mio percorso da Presidente nel 2005, l'anno della riforma da tutti definita «epocale» dalla quale scaturì l'abrogazione delle tariffe obbligatorie. Un sistema dirigistico, che avrebbe voluto tutelare le imprese di autotrasporto, ma che ben presto evidenziò tutti i propri limiti. Un sistema anacronistico, mai realmente rispettato e del tutto disatteso, che ha prodotto sul mercato danni che paradossalmente ancora stiamo pagando. Un sistema che ha impedito ad una parte degli operatori di ragionare in un'ottica imprenditoriale e di sistema, e non ha abituato le imprese a confrontarsi con le regole del mercato. Insomma, un sistema che ha portato inefficienze e perdita di competitività, che tanto hanno pesato poi nei recenti anni della crisi globale.

Oggi non si parla di tariffe, ma di costi minimi, con meccanismi che tanto, troppo, ricordano il passato e che certificano - se mai ve ne fosse bisogno - il permanere di una debolezza sistemica del settore, di cui purtroppo dobbiamo prendere atto.

Tutti sapevamo che il percorso tracciato dalla riforma non sarebbe stato semplice, che sarebbe stato necessario ristrutturare le imprese per renderle più competitive sul mercato, che

bisognava rafforzare il dialogo con l'utenza e tra imprese su nuove basi. Gli Accordi di settore dovevano essere il corollario di questo nuovo «patto», avendo tutti condiviso l'obiettivo

Sistemi di Logistica ha pubblicato finora raramente i risultati dei lavori delle Assemblee o incontri di Associazioni di categoria. Nel 2008 pubblicammo stralci di alcuni passaggi importanti della relazione del Presidente della FAI a Salerno, che tracciava un percorso virtuoso per il settore sul piano interno ed internazionale trovandosi nel guado di una riforma inattuata!

Abbiamo oggi voluto pubblicare la relazione di Eleuterio Arcese all'assemblea dell'ANITA svoltasi a Roma il 14 giugno scorso, per testimoniare la stima che tutti gli addetti di settore hanno nei suoi confronti, ma anche per sostenere lo sforzo che le aziende di settore - anche quelle strutturate - oggi compiono per «tenere» in un mercato - quello nazionale - che gradualmente si sta cercando di riportare a condizioni di operatività ed efficienza competitive.

Gli accordi di settore a nostro avviso sono la strada maestra, il resto sono scorciatoie che non premiano nessuno: né operatori della domanda, né della offerta.

Un altro punto che va chiarito è che i costi minimi di sicurezza, in tale contesto, definiti nel quadro di accordi di settore o filiera, sono determinati come soglia minima al di sotto della quale non verrebbe tutelata la sicurezza, ma nemmeno il livello minimo di efficienza economica per operare nella logica di mercato.

Il calcolo di costi minimi di sicurezza non è un semplice esercizio aritmetico, ma un'analisi approfondita dei comportamenti consolidati della domanda e dell'offerta e ancor più dei livelli di produttività dei veicoli nella loro diversa articolazione.

Puntare agli accordi di settore è a nostro avviso una priorità.



Indirizzare le risorse al cambiamento del sistema



di un mercato aperto, basato sulla «cultura d'impresa» e sui valori della sicurezza, della legalità e del rispetto delle regole, attraverso la condivisione delle responsabilità, sancita dalla riforma del 2005.

Sappiamo come è andata a finire. Gli Accordi di settore non sono decollati e si sono rivelati un'occasione persa. Così ha cominciato a farsi strada il principio dei cosiddetti «costi minimi» per garantire la regolarità e sicurezza nel trasporto, prima per i soli contratti verbali e poi, con le ultime modifiche normative, anche per quelli scritti.

La logica di mettere su piani distinti i contratti scritti da quelli verbali va mantenuta, così come vanno tenuti distinti i costi minimi della sicurezza dai costi di esercizio, tenendo conto delle varie tipologie dei veicoli utilizzati nei diversi settori. Ma sbaglia chi crede che i costi minimi possano risolvere tutti i problemi dell'autotrasporto e c'è da augurarsi che essi non siano fonte di ulteriori inefficienze e criticità per il settore.

Abbiamo tutti l'obbligo e il dovere di chiederci se davvero l'insieme degli interventi normativi finora emanati porteranno a riequilibrare la posizione negoziale dei vettori nei confronti dei committenti o se, al contrario, non daranno ulteriore impulso al franco fabbrica, al conto proprio e alla crescita della concorrenza dei vettori esteri.

Se vogliamo che questo sistema funzioni, dobbiamo contrastare le posizioni di retroguardia di chi sostiene che vanno controllati e puniti solo i committenti. Non responsabilizzare anche i vettori significherebbe ripetere gli errori del passato e fino a quando l'autotrasporto continuerà a considerarsi con-

traente debole, questo circolo vizioso non si chiuderà mai. Per questo motivo, ora che il quadro delle regole entro il quale si dovrebbero muovere committenti e vettori è stato definito, occorre voltare pagina e pensare in chiave diversa.

Una riflessione che vi invito a fare riguarda il nostro ruolo di imprenditori, perché non possiamo sempre attribuire agli altri la responsabilità di ciò che non funziona. Né possiamo continuare a chiedere allo Stato sempre e solo risorse economiche. Perderemmo la nostra dignità di imprenditori. Dobbiamo essere noi stessi gli artefici del cambiamento e del rilancio dell'autotrasporto. Essere parte attiva nel suo processo di crescita e ammodernamento.

Le risorse economiche per il settore, inizialmente stanziare per accompagnare lo sviluppo e per rilanciare la competitività delle nostre imprese, durante gli anni della crisi globale sono aumentate, arrivando ai famosi 700 milioni di euro l'anno, di cui tanto si discute. Risorse che - non posso negarlo - hanno sicuramente aiutato le imprese a superare un momento particolarmente drammatico, ma portano con sé un grave limite: quello di essere generalizzate e non essere legate a criteri selettivi.

La conseguenza è che esse - nei fatti - sono servite in gran parte per coprire le perdite di bilancio e calmierare il mercato innescando meccanismi di rincorsa al ribasso dei prezzi che hanno danneggiato tutti: piccoli e grandi. Non hanno aiutato le imprese ad essere più forti, ma paradossalmente le hanno rese in molti casi più deboli ed incapaci di fare quel salto di qualità ormai indispensabile.

REDDITIVITÀ DI IMPRESA E COSTI MINIMI

Se è vero che d'ora in poi la redditività delle imprese sarà garantita dai costi minimi, utilizziamo allora queste risorse in maniera diversa. Indirizziamole verso un cambio di sistema, coerente con gli obiettivi del Piano della Logistica, un lavoro importante, fortemente voluto dal Sottosegretario Bartolomeo Giachino, che ora deve essere attuato. Utilizziamole insomma per quello che da anni chiediamo al Governo: riforme. Riforme serie, strutturali, coraggiose, che portino l'autotrasporto ad essere quello che vogliamo: competitivo, organizzato, efficiente. Solo così potremo competere ad armi pari in un mercato sempre più globalizzato, che richiede capacità imprenditoriali sempre crescenti e integrate. Occorre una riforma del sistema fiscale in generale e soprattutto una riforma del settore fondata su logiche industriali, che stimoli una riorganizzazione del sistema delle imprese e del trasporto italiano.

La questione più urgente da affrontare è quella del rapporto tra imprese. E voglio qui subito sgombrare il campo da possibili equivoci: la mia non è certo espressione della volontà di escludere dal mercato una parte di imprese, quelle che hanno una caratteristica artigiana.

Al contrario queste vanno coinvolte, tutelate e valorizzate. Oc-

corre regolarizzare le imprese di piccole dimensioni, le quali fanno più fatica delle altre ad operare nell'attuale mercato di riferimento, raggiungendo quei livelli di esasperazione che le portano ad una conflittualità sempre latente. Queste imprese devono essere messe nelle condizioni di operare onestamente e con dignità, affinché raggiungano quel livello di stabilità che consenta loro di sviluppare l'attività rispettando le regole. Devono, in sostanza, poter contare su un sistema organizzativo che assicuri loro un'efficiente pianificazione dei viaggi, per non lasciarli preda di personaggi senza scrupoli.

L'attuale mercato è molto diversificato, costituito da imprese che offrono servizi differenziati nel trasporto e nella logistica, con autisti dipendenti, dotate di una struttura organizzativa complessa e articolata, che adottano comportamenti socialmente responsabili sotto il profilo economico, ambientale, del lavoro e della sicurezza.

Ci sono poi imprese che fanno lo stesso mestiere, ma senza autisti dipendenti, utilizzando vettori artigiani e trazionisti. Queste non solo «risparmiano» sul costo del lavoro, ma il più delle volte non si preoccupano nemmeno delle sorti dei loro subvettori.

... Non possiamo continuare a chiedere allo Stato sempre e solo risorse economiche. Perderemmo la nostra dignità di imprenditori. Dobbiamo essere noi stessi gli artefici del cambiamento e del rilancio dell'autotrasporto. Essere parte attiva nel suo processo di crescita e ammodernamento...

E quindi così come noi organizziamo il lavoro degli autisti, sincronizzando lo scambio dei rimorchi e ottimizzando i carichi, così va fatto anche per i «padroncini», prevedendo per questi ultimi, una volta fidelizzati, forme di tutela.

A tale proposito noi crediamo che uno degli strumenti idonei al raggiungimento dei suddetti obiettivi siano gli Accordi di settore. Accordi, quindi, non solo per stabilire un quadro chiaro dei rapporti tra committenti e vettori, sui quali continuiamo a puntare, ma anche tra primi e secondi vettori.

Di questo ANITA intende farsi carico e rivolgo oggi un invito ai Presidenti delle altre Associazioni a discuterne insieme. Proteggendo tali imprese, ne avrebbe vantaggio l'intera collettività, perché si porrebbe finalmente fine ad una conflittualità dannosa e sempre latente.

L'alternativa è puntare sulle proprie forze, senza fare più ricorso alla subvezione. Potrebbe però non essere questa la soluzione perseguibile. Il settore verrebbe a perdere una risorsa indispensabile, che contribuisce a rendere l'autotrasporto la modalità più flessibile. La strada quindi è quella di strutturare i padroncini.

Come ho già detto, al Governo non chiediamo aiuti a pioggia, ma riforme. Riformiamo dunque l'accesso al mercato e rendiamo ancora più selettivo l'ingresso di nuove imprese nel settore aumentando il tonnellaggio minimo oggi richiesto, salvo l'ingresso attraverso forme aggregate. Ma non basta.

Diamoci un termine, anche lungo, ma certo, entro il quale chi è già nel mercato deve adeguarsi a questo nuovo limite dimensionale, prevedendo - per coloro che vogliono rimanere «piccoli» - una sorta di obbligo a raggrupparsi.

All'inizio parlavo delle risorse economiche per il settore che andrebbero meglio indirizzate. Diamo quindi un incentivo a chi vuole uscire dal mercato e uno sgravio contributivo alle imprese che li ricollocano come lavoratori dipendenti. Nel Piano della Logistica questo è già scritto. Bisogna solo passare ai fatti.

Il trasporto che vogliamo è anche un trasporto sostenibile sotto il profilo ambientale e sociale. Occorre quindi puntare sull'ammodernamento del parco circolante, non certo dando incentivi economici, ma disincentivi a chi mantiene ancora in circolazione veicoli altamente inquinanti.

Se ne parla ormai da anni, ma ora per la crisi, ora per altri motivi, non si arriva mai a stabilire un termine da cui partire. Occorre questa volta che il Governo indichi una data certa oltre la quale non saranno più riconosciuti sconti sui pedaggi autostradali per i veicoli a maggiore impatto ambientale, per consentire di programmare investimenti nel rinnovo del parco circolante. L'utilizzo di questi veicoli va fortemente disincentivato, anche prevedendo un aumento delle tasse di circolazione e delle polizze assicurative.

Non è però solo il Governo che può intervenire su questo. Anche le stesse imprese committenti potrebbero fare la loro parte non accettando di caricare le proprie merci su veicoli di vecchia generazione e richiedere l'utilizzo di veicoli che assi-

curino *standard* qualitativamente superiori, con innegabili benefici sia in termini di impatto ambientale che di sicurezza della circolazione.

Dobbiamo poi considerare che le innovazioni tecnologiche degli ultimi anni hanno aumentato il livello di sicurezza e prestazioni dei veicoli. Non è accaduto lo stesso sul versante della portata, che è rimasta la stessa anche se in Italia il peso complessivo dei veicoli è di 44 tonnellate. Occorrerebbe innalzare la capacità di carico dei mezzi per ottimizzare costi e produttività delle imprese. Questi mezzi dovrebbero poter viaggiare su rotte commerciali prestabilite per collegare hub industriali e portuali.

Al tempo stesso le industrie manifatturiere e la grande distribuzione devono organizzarsi per consentire il carico e lo scarico delle merci anche nelle ore notturne. Ciò porterebbe anche ad una migliore programmazione dei flussi, con benefici per l'intero sistema dei trasporti e della logistica.

Uno dei motivi che ci portarono a firmare l'accordo del 17 giugno dello scorso anno, fu l'impegno del Governo a costruire un meccanismo premiante per la regolarità delle imprese, attraverso l'istituzione di una banca dati. Chiediamo questo non perché intendiamo che sia utilizzata l'arma dei controlli per eliminare i concorrenti, ma perché vogliamo arrivare a riconoscere una premialità, fiscale e normativa, alle imprese virtuose. Valorizzare cioè quegli esempi di sana imprenditorialità, attuando nel nostro settore ciò che avviene in Germania in campo ambientale.

Da un lato, quindi vettori in regola, dall'altro lato committenti che hanno tutto l'interesse ad avvalersi di vettori in regola. Questo è il trasporto che vogliamo. Un trasporto in grado di creare alleanze virtuose, sicuramente più efficaci di qualunque misura imposta dall'alto per garantire un mercato regolare, competitivo ed efficiente.

Le regole chiamano in causa i controlli che, obiettivamente, hanno avuto un impulso significativo in questi anni recenti, e di questo dobbiamo dare atto agli organi di controllo.

Attenti però che essi non diventino vessatori nei confronti di poche imprese, magari sempre le stesse, quelle più facili da individuare e controllare, e lasciare le altre libere di continuare a lavorare nell'illegalità. Per evitare che ciò accada, va realizzato

Eleuterio Arcese è nato in provincia di Frosinone, si è poi trasferito in Trentino, dove nel 1966 ha fondato una ditta individuale di autotrasporti che, nel corso degli anni, è divenuta un colosso a livello internazionale. Ha avuto due importanti riconoscimenti alla carriera: nel 1996, con la consegna del premio «Stelle del Trasporto 1996» e nel 1997 con la proclamazione ad «imprenditore dell'anno» nella categoria Trade. Eletto presidente di ANITA nel 2005 è stato riconfermato nell'incarico per due successivi mandati, fino alla nuova elezione del giugno scorso.



Indirizzare le risorse al cambiamento del sistema



un sistema di controlli semplificato per le imprese certificate, già soggette a verifiche periodiche per il mantenimento dei loro processi di qualità, ambiente e sicurezza; e per le imprese che hanno accordi aziendali con le organizzazioni sindacali dei lavoratori.

Non posso concludere questa mia relazione senza lanciare uno sguardo all'Europa, perché i confini dell'Italia sono sempre più europei. Abbiamo dato inizio all'Assemblea proiettando un video, che in maniera semplice e diretta fa capire il valore e l'importanza del trasporto nella vita di tutti i giorni. Il video è stato prodotto e realizzato da una Associazione austriaca, ma avrebbe potuto benissimo essere stato creato in Italia o in qualunque altro Paese dell'Europa.

Non mi stancherò mai di dire che bisogna ragionare in un'ottica europea perché i nostri problemi sono comuni a quelli dei nostri colleghi esteri. Con una differenza, che purtroppo è sostanza: il sistema dei trasporti e della logistica in Europa è completamente diverso, così come diversa è la mentalità degli operatori, vettori e committenti. Lì non c'è bisogno di stabilire per decreto le regole per il carico e lo scarico delle merci e i relativi indennizzi; non c'è bisogno che terzi stabiliscano quali sono o dovrebbero essere i costi minimi dell'impresa; non vengono dati aiuti a pioggia, ma incentivi a chi assume e a chi investe, come noi chiediamo. In Europa l'autotrasporto è considerato per quello che vale e non perché minaccia azioni di protesta che bloccano il Paese. Lì l'impresa fa impresa.

E, la cosa più grave, è che i nostri amici europei stanno facendo

sempre più impresa anche qui, nel nostro Paese, forti di costi di esercizio più bassi dei nostri e del fatto che molte delle regole che sono state introdotte in Italia non si applicano nei trasporti internazionali e che è praticamente impossibile applicarle al cabotaggio. Pensate a quante sono le multinazionali che operano nel nostro Paese per fare il conto di quanti committenti restano fuori dalle regole che ci siamo dati. Considerate poi quanto è semplice per un committente italiano avvalersi di un vettore comunitario ed è presto fatto il conto della quota di mercato che rischiamo ancora di perdere, oltre a quella che abbiamo già perso.

Se non sapremo darci una dimensione europea, saremo destinati ad essere colonizzati nel giro di pochi anni. È in Europa che si gioca il futuro delle nostre imprese. E così, mentre in Italia ci si preoccupa di assicurare la pace sociale ad ogni costo, in Europa, si progetta il futuro con il Libro bianco, le nuove regole sulla tassazione dell'energia, i nuovi pesi e dimensioni dei veicoli, l'Eurovignette.

Questi sono i temi di grande attualità sui quali ci dobbiamo confrontare, ben sapendo che abbiamo un problema in più, tutto italiano, che è quello dell'attraversamento delle Alpi, nodo critico che pesa sull'intera economia nazionale.

Le nuove infrastrutture strategiche saranno pronte, se tutto va bene, dopo il 2025. Fino ad allora sarà richiesto uno sforzo notevole al trasporto stradale per garantire gli scambi e la crescita economica del nostro Paese. Speriamo almeno di essere noi italiani a compiere questo sforzo!

CONCLUSIONI

L'Assemblea è sempre un momento importante per esprimere le nostre valutazioni sul settore. Ho tralasciato molte cose che invece avevo affrontato nella relazione dello scorso anno, per certi versi ancora attuale. Ho voluto concentrarmi sul mestiere che ho nel cuore: quello del trasportatore.

Nell'Assemblea privata di ieri i miei colleghi imprenditori, che

ringrazio ancora una volta, mi hanno riconfermato Presidente di ANITA per i prossimi tre anni. Saranno anni decisivi per tutti. Lo sviluppo del nostro Paese dipende soprattutto da noi, dalla forza delle nostre imprese e dalla capacità di guardare al futuro. Lavoriamo insieme e con vigore per realizzare il trasporto che vogliamo! ■

Uno schema di riclassificazione dei conti economici per le aziende del TPL

Una metodologia per l'analisi dei conti economici e degli stati patrimoniali finalizzata ad evidenziare, in via di primo avvicinamento al problema, le aree gestionali che determinano problemi per la gestione stessa e che ne manifestano, pertanto, dei veri e propri punti di crisi.

di PAOLO STAMPACCHIA

1. INTRODUZIONE

NEL CORSO DEGLI ULTIMI ANNI il trasporto pubblico locale ha assorbito quantità ingenti e crescenti di risorse finanziarie pubbliche e molti tentativi sono stati fatti per intervenire ed invertire tale tendenza.

In un primo tempo, seguendo una concezione «deduttiva» e a prevalente contenuto «normativo» propria della cultura italiana, i provvedimenti hanno riguardato soprattutto il livello della finanza pubblica e quello della distribuzione dei poteri, centrali e locali, di intervento sul settore.

In questo contesto, anche l'introduzione di concetti e strumenti tipicamente aziendali quale, in particolare, quello del «costo standard», sono avvenuti con rilevanti distorsioni metodologiche rispetto alla natura originaria degli strumenti richiamati e, comunque soprattutto con lo scopo di trovare meccanismi di ripartizione dei fondi disponibili, piuttosto che sistemi di analisi delle situazioni specifiche delle aziende.

In un momento successivo, essendo stato colto il ruolo rilevante svolto dalle aziende di trasporto pubblico locale in quanto «contenitori» delle condizioni specifiche di crisi del settore e di successo/insuccesso di tutti i possibili interventi, si è introdotta la metodica dei «piani di risanamento aziendale» e della ricerca di miglioramenti strutturali e generali a partire dalle specifiche imprese.

Anche nell'impiego di questo ulteriore strumento, però, sono prevalse logiche «burocratiche» di predisposizione di documenti, spesso non realistici, necessari ancora una volta per ottenere ulteriori assegnazioni di fondi pubblici, piuttosto che per definire programmi realistici di risanamento, effettivamente basati sulla preventiva verifica dell'esistenza di condizioni interne suscettibili di risanamento, sulla previsione di evoluzioni ambientali e di mercato credibilmente probabili e, infine, sull'adozione di scelte coerenti con le condizioni evidenziate e finalizzate all'equilibrio economico finanziario di lungo periodo delle imprese, anche in presenza di contribuzioni pubbliche di logica e/o misura predeterminate.

Le distorsioni applicative ora richiamate rischiano di vani-

ficare l'enfasi data allo strumento dei piani di risanamento aziendale, ma ancor più rischiano di produrre l'intempestivo e definitivo abbandono di un metodo di intervento che invece appare, anche ad avviso di chi scrive, l'unico in grado di portare ad una reale inversione di tendenza e, nel medio termine, a condizioni di prevedibilità e governabilità della quantità di risorse pubbliche impegnate nel settore e dei livelli di servizio assicurati alla clientela.

Premesso che parlare di «metodo aziendale» non significa affatto negare la rilevanza e l'importanza di interventi normativi, così come di innovazioni tecnologiche, relativi al sistema o ai vari modi di trasporto, ma significa, piuttosto, partire dalle aziende di produzione del servizio per verificare in esse la presenza di motivazioni e condizioni reali per la riduzione dei deficit economici e finanziari e, quindi, per individuare i tipi di interventi (normativi, tecnologici, gestionali ecc.) necessari per il risanamento di lungo periodo, nel prosieguo verranno proposti taluni aspetti elementari dell'analisi gestionale delle aziende, con particolare riguardo alle informazioni ritraibili dalla riclassificazione ed analisi «gestionale» dei conti economici e degli stati patrimoniali, originariamente redatti osservando i principi contabili in uso ed i criteri previsti dalla normativa comunitaria di recente adozione.

In effetti l'analisi dei conti economici non può essere disgiunta

Paolo Stampacchia è professore Ordinario, titolare della Cattedra di Economia e Gestione delle Imprese presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università «Federico II» di Napoli.

Da oltre venti anni svolge attività di consulenza direzionale nelle aree delle strategie di marketing, dell'organizzazione, pianificazione e controllo di gestione. È autore di numerose pubblicazioni sulla gestione delle imprese e sulla struttura industriale del Mezzogiorno.

Uno schema di riclassificazione dei conti economici per le aziende del TPL



da una più completa e complessa analisi di dati gestionali, relativi alle modalità operative di sviluppo delle diverse funzioni aziendali.

Nel presente lavoro, tuttavia, si farà riferimento soprattutto all'analisi dei conti economici e degli stati patrimoniali. In particolare sarà sviluppata una metodologia per l'analisi dei conti economici e degli stati patrimoniali finalizzata ad evidenziare, in via di primo avvicinamento al problema, le aree gestionali che determinano problemi per la gestione stessa e che ne manifestano, pertanto, dei veri e propri punti di crisi.

2. ATTIVITÀ E FUNZIONI CARATTERISTICHE DELLE AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICO

Qualunque analisi aziendale deve partire preliminarmente dall'evidenziazione ed individuazione delle attività e funzioni caratteristiche delle imprese in esame, in modo da orientare in maniera sistematica sia la raccolta dei dati sia l'analisi di essi. Anche nelle aziende di trasporto pubblico, quindi, è necessario partire dall'individuazione delle attività e delle funzioni che ne caratterizzano la gestione.

Il primo ed essenziale gruppo di attività, tipico delle imprese in esame, è quello che determina la «produzione del servizio di trasporto» in senso stretto e che, nel gergo tipico di queste aziende, dà luogo alla funzione spesso denominata «Movimento» o «Esercizio». In questa funzione sono comprese tutte le attività, esecutive e direttive, immediatamente connesse alla erogazione del servizio di trasporto pubblico e, quindi, le attività di condotta dei mezzi e di organizzazione, coordinamento e controllo delle risorse disponibili, al fine di verificare preliminarmente la realizzabilità del programma di esercizio e, quindi, di ottenerne il corretto e completo espletamento. Fanno parte di questo insieme di attività la definizione del programma di esercizio (linee, numero di corse per linee, orari di partenza ecc.), la conseguente pianificazione del fabbisogno di risorse umane e tecniche (automezzi, autisti, depositi ecc.), la definizione ed adattamento dei turni di guida, la guida dei mezzi in servizio ed, infine, il controllo dell'effettiva erogazione del servizio.

Normalmente sono comprese nella funzione di erogazione del servizio le operazioni di pulizia dei mezzi e tutte quelle operazioni sul materiale rotabile strettamente connesse con le esigenze di igiene e di gradimento da parte della clientela dei mezzi impiegati. Nella funzione di «produzione del servizio» in senso stretto non sono comprese, invece, le attività necessarie ad assicurare la disponibilità dei mezzi di trasporto né le condizioni di efficienza tecnica necessarie per lo sviluppo del servizio stesso. Tale insieme di attività è normalmente compreso, infatti, nella funzione di manutenzione (o «tecnica» come spesso è indicata nel gergo del settore), che viene normalmente tenuta distinta dalla funzione di erogazione del servizio, sia perché comporta responsabilità diverse, sia perché richiede l'impiego di competenze professionali e risorse tecni-

Quindi, in conclusione dell'articolo, verranno proposte talune linee di intervento necessarie per enucleare le cause che determinano le distorsioni evidenziate.

Infine, va specificato che, anche se l'esempio proposto si riferisce in particolare ad un'impresa di trasporto pubblico locale, che sviluppa il servizio su gomma, il metodo proposto ha caratteri di generalità per le aziende di trasporto pubblico, siano esse mono - o multi - modali, anche se, in quest'ultimo caso, occorrerà considerare preliminarmente i risultati gestionali ottenuti con le differenti modalità di esercizio.

che anch'esse completamente diverse dalla prima. Fra l'altro, le attività di manutenzione del materiale rotabile si sviluppano lungo una filiera molto articolata di possibili interventi (dal mero controllo di acqua, oli ecc., fino alle operazioni di vera e propria «ricostruzione» dei veicoli), caratterizzati da livelli molto diversi di complessità tecnica e fabbisogno di impianti e per i quali sono possibili soluzioni di «Make or Buy» molto diverse da caso a caso.

Quale che sia il modello organizzativo prescelto, in ogni caso il «presidio» delle operazioni di manutenzione richiede competenze e professionalità specifiche, con l'obiettivo di rendere disponibili per l'esercizio (ovvero per la funzione di «produzione del servizio») il materiale rotabile necessario allo sviluppo del programma operativo. Anche per usufruire dei benefici della contrapposizione di obiettivi interni all'organizzazione è, perciò, utile che «manutenzione del materiale rotabile» e «produzione del servizio» siano sviluppate come funzioni diverse ed attribuite, perciò, a responsabili diversi all'interno delle aziende, fermo restando che, soprattutto nel caso di aziende minori, la manutenzione dei rotabili viene spesso aggregata alla manutenzione degli impianti, nell'ambito di un'unica funzione di «manutenzione» o «tecnica» in senso più ampio.

Oltre alle due funzioni ora richiamate, nella prassi del settore è in uso individuare un'unica funzione «amministrativa» che comprende, quindi, tutto ciò che non è strettamente «tecnico» e perciò, nella norma, affidato a laureati e diplomati per l'appunto «tecnici».

In effetti, volendo sviluppare un'analisi più approfondita delle attività «tipiche» delle aziende in esame, anche allo scopo di facilitare l'individuazione di eventuali punti di crisi o di forza, è opportuno distinguere all'interno di questo insieme di attività «residuali» almeno tre diversi gruppi di attività: le attività commerciali (o di *marketing*), le attività amministrativo-finanziarie in senso stretto e le attività di direzione del personale. Delle attività citate un cenno particolare va fatto alle attività di marketing. Tali attività hanno come obiettivo quello di garantire i livelli di redditività programmati e, contemporaneamente, i più elevati livelli di soddisfazione della clientela. Per perseguire tale finalità esse comprendono sia l'analisi

... anche se l'esempio proposto si riferisce in particolare ad un'impresa di trasporto pubblico locale, che sviluppa il servizio su gomma, il metodo proposto ha caratteri di generalità per le aziende di trasporto pubblico...

della domanda potenziale e del posizionamento strategico dell'azienda sul mercato, sia la definizione delle modalità di offerta e di promozione del servizio, sia ancora le scelte relative ai prezzi ed alle modalità di distribuzione dei titoli di viaggio. Nelle aziende in esame le attività in questione sono,

normalmente, poco sviluppate e/o disperse nell'organizzazione e non danno luogo, perciò, ad unità organizzative specifiche a livello di funzione o sub-funzionali; ciò fa sì che anche il loro «controllo» all'interno delle organizzazioni sia spesso problematico ed aleatorio.

3. RICLASSIFICAZIONE ED ANALISI «PER FUNZIONI» DEI CONTI ECONOMICI DELLE AZIENDE DI TRASPORTO PUBBLICO

Per ottenere risultati conoscitivi che consentano di enucleare i livelli di efficienza economica della gestione caratteristica e delle diverse funzioni in cui questa si articola, è possibile sviluppare una riclassificazione dei conti economici delle aziende di trasporto secondo il principio così detto «scalare», mediante cui si perviene al risultato netto d'esercizio attraverso differenti risultati intermedi, sottraendo dai ricavi caratteristici i costi di gestione, a loro volta articolati e classificati secondo criteri ben precisi.

Innanzitutto, è necessario distinguere i risultati della gestione «caratteristica» da quelli della gestione finanziaria ed extra-caratteristica in senso stretto. Anche per queste aziende, pertanto, il conto economico riclassificato si distingue in due parti fondamentali.

Nella prima parte viene evidenziato il risultato che l'azienda ha prodotto per la realizzazione del suo fine fondamentale, indipendentemente dall'influenza (positiva o negativa) di fenomeni esterni e/o occasionali. quali l'indebitamento conseguente a carenze nella struttura finanziaria, la riscossione di contributi non relativi alla gestione in analisi, ecc. Il risultato della gestione caratteristica, vale a dire di «margine operativo», fornisce un'informazione significativa della capacità economica dell'impresa e delle cause di eventuali risultati insoddisfacenti. Allo scopo di facilitare l'analisi, anche per le aziende in esame i costi caratteristici possono essere classificati e considerati separatamente, secondo l'abituale criterio «funzionale», avendo cura, di applicare i criteri e le classificazioni cui si è fatto cenno nel paragrafo precedente. È perciò opportuno considerare separatamente i costi di movimento, i costi di manutenzione, i costi di direzione, amministrazione e vendita, con tutte le ulteriori disaggregazioni possibili e necessarie per evidenziare, da un lato, le singole voci che compongono le differenti categorie di costi e, dall'altro, le specifiche fonti di efficienza/inefficienza della gestione.

Infine, ai fini della corretta valutazione della gestione caratteristica delle aziende in questione, assume particolare rilievo il modo in cui vengono posizionati nel conto economico i contributi in conto esercizio. I contributi in questione, erogati dagli organi pubblici di programmazione del settore in connessione all'esercizio di linee da questi concesse in base a specifici «contratti», hanno infatti un peso rilevante per l'equilibrio gestionale di molte aziende di trasporto pubblico locali; tuttavia, ai fini dell'analisi gestionale delle stesse imprese è altrettanto importante evidenziarne il risultato economico indipendente-

mente dall'effetto positivo dei contributi anzidetti, anche per poter effettuare comparazioni fra aziende operanti in contesti locali diversi, con altrettante differenti misure e/o metodi di calcolo dei contributi erogati dagli enti preposti alla programmazione del servizio pubblico. In tal senso, nel prospetto di riclassificazione che si presenta nel seguito i contributi in oggetto vengono inseriti dopo la definizione del margine operativo, ma prima di passare ai risultati della gestione extra-caratteristica in senso stretto.

Nella parte del conto economico che segue il margine operativo viene evidenziato, invece, il contributo offerto al risultato economico dai fatti gestionali non connessi con l'attività «tipica» dell'azienda, distinguendo fra il risultato netto della gestione finanziaria, connesso alla struttura finanziaria delle aziende ed al costo delle fonti utilizzate, il risultato netto della gestione extra-caratteristica in senso stretto, relativo a fatti occasionali non connessi alla gestione del servizio di trasporto pubblico, e infine l'impatto dell'imposizione fiscale.

Nel prosieguo viene presentato lo schema analitico di riclassificazione del conto economico proposto in precedenza. Va precisato, in proposito, che nella realtà di molte gestioni aziendali sono presenti alcuni costi difficilmente classificabili in specifiche categorie e risulta, perciò, necessario inserire una categoria di costi «residuale» («altri costi caratteristici»), che può sopperire a problemi pratici che potrebbero presentarsi nell'attribuzione di alcuni costi a specifiche funzioni.

La metodologia proposta è ormai di diffusa adozione nell'ambito delle imprese industriali, mentre non è ancora diffusa fra le aziende di trasporto pubblico locale.

Anche per questo motivo si è preferito esplicitare la collocazione proposta per ciascuna voce di costo considerata: l'adozione di una prassi siffatta per tutte le aziende del settore consentirebbe, infatti, di disporre di dati omogenei e confrontabili fra le varie aziende, in modo da organizzare un primo schema di controllo integrato delle gestioni aziendali, da sviluppare poi in maniera più approfondita in base ad ulteriori esigenze emergenti.

Lo schema proposto, come accade peraltro in tutti i casi di riclassificazione dei conti economici, si presta ad essere compilato sia con valori assoluti, sia con valori percentuali, sia, infine, con dati riferiti alla singola unità di servizio, che nelle aziende in questione, è rappresentata, a seconda del modo o dei modi di trasporto praticati, dall'autobus/km e/o dal treno/km. Al fine di offrire una esemplificazione, sia pure parzia-



Uno schema di riclassificazione dei conti economici per le aziende del TPL



le e limitata, delle informazioni che possono essere tratte da uno schema siffatto nei paragrafi successivi viene presentato lo schema in oggetto con riferimento ad una specifica azienda del settore.

Tabella 1. Schema di riclassificazione dei conti economici delle aziende di trasporto pubblico locale

1.	Ricavi caratteristici
1.1	Ricavi da prestazioni di servizi
2.	Costi della gestione caratteristica
2.1	Costi di movimento
2.2	Costi di manutenzione
2.3	Costi di vendita
2.4	Costi di amministrazione e
2.5	Costi di direzione,
2.6	Altri costi caratteristici
-	MARGINE OPERATIVO ANTE CONTRIBUTI C/ ESERCIZIO
3.	Contributi in conto esercizio
-	MARGINE OPERATIVO POST CONTRIBUTI C/ ESERCIZIO
4.	Oneri e Proventi finanziari
+	RISULTATO NETTO DELLA GESTIONE FINANZIARIA
+	RISULTATO NETTO DELLA GESTIONE EXTRA CARATTERISTICA
-	RISULTATO ANTE IMPOSTE
5.	Imposte e tasse
-	RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO

4. RICLASSIFICAZIONE DEGLI STATI PATRIMONIALI

Altre informazioni specifiche possono essere desunte, anche per le aziende in esame, dalla riclassificazione ed analisi degli stati patrimoniali. Il criterio che si propone per tale riclassificazione è uno fra i più diffusi nell'ambito delle imprese industriali e si basa sul principio della liquidità ed esigibilità decrescenti, riferiti rispettivamente alle attività ed alle passività. In base a tale criterio i diversi elementi dell'attivo e del passivo sono raggruppati e classificati in base al tempo necessario perche si completi il ciclo finanziario che ciascuno di essi sottintende, e cioè in funzione del tempo necessario perche, da un lato, le attività si ritrasformino in denaro liquido e, dall'altro, le passività vengano a scadenza. Gli impieghi riportati nell'attivo sono, dunque, classificati in

funzione del tempo (crescente) necessario per ritornare in denaro, mentre le fonti sono elencate a seconda del tempo (crescente) entro cui verrà a scadenza l'impegno di restituzione delle relative somme. Si noti come, sulla base di tale concezione, è perfettamente logico elencare per ultime le partite relative al capitale sociale. Queste ultime, infatti, dovranno essere restituite a coloro che le hanno conferite (o lasciate presso l'impresa dopo la loro autonoma formazione in azienda) solo all'atto dello scioglimento della società e, peraltro (sulla base del «contratto» sottostante alla loro sottoscrizione), nella misura «aleatoria» che risulterà disponibile dopo il completamento di tutte le operazioni di liquidazione. Il criterio della liquidità ed esigibilità decrescente delle poste di bilancio

L'insieme delle informazioni così raccolte consente non solo di evidenziare i problemi specifici, ma anche di quantificarne gli effetti e di identificare i fattori che li hanno determinati, consentendo, così, di elaborare piani realistici di risanamento o di sviluppo,

fornisce un'immagine generale del grado di solvibilità delle imprese e, pertanto, è particolarmente indirizzato all'analisi dell'equilibrio finanziario di queste. Ci si attende, infatti, che vi sia equilibrio fra attività e passività con eguale tempo di liquidità/scadenza, in modo che la formazione attesa di liquidità sia sufficiente a fare fronte agli impegni in scadenza senza necessità di ricorso ad ulteriori fonti di capitale.

Nelle imprese in esame, in effetti, lo studio della composizione «strutturale» degli impieghi e delle fonti appare particolarmente utile in quanto molto spesso le difficoltà della gestione

caratteristica sono accentuate da condizioni di sotto-capitalizzazione, spesso ulteriormente acute dai ritardi con cui vengono erogati i contributi in conto gestione rispetto ai tempi di pagamento dei costi cui quegli stessi contributi si riferiscono. Non ritenendo che gli schemi generali proposti per la classificazione dell'attivo e del passivo delle aziende in esame presentino novità di rilievo rispetto a quanto normalmente accade per le imprese di produzione di beni, ci si astiene dalla loro specifica proposizione, rinviando direttamente all'analisi del caso proposto nel seguito.

5. INFORMAZIONI DERIVATE DA ALTRE FONTI

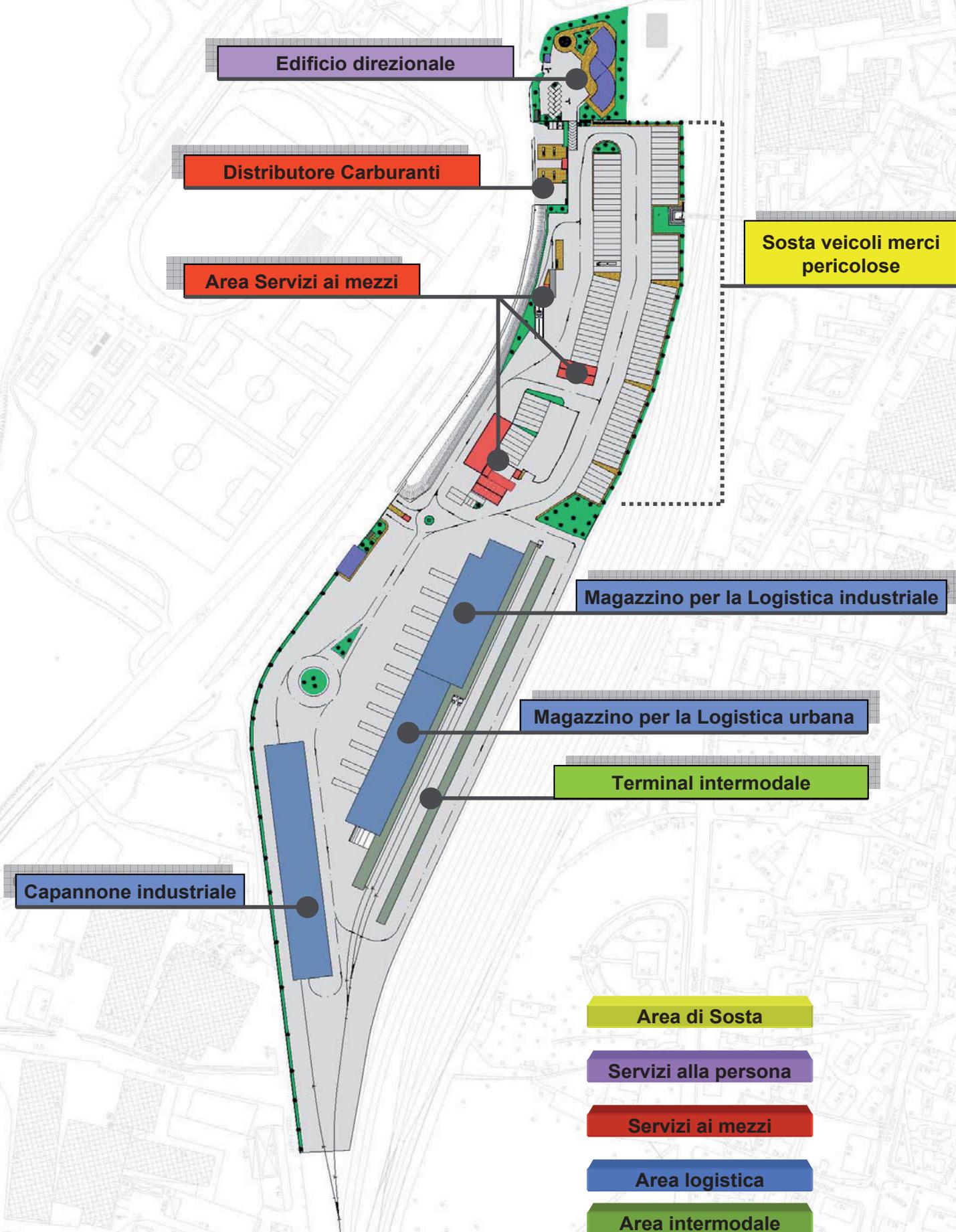
Oltre che sulle informazioni derivate dalla riclassificazione ed analisi dei conti economici e degli stati patrimoniali, l'analisi gestionale delle aziende di trasporto pubblico locale può e deve basarsi sulla raccolta di informazioni operative che riguardano due componenti fondamentali:

- indici di produttività, attività, o di efficienza/efficacia in genere, relativi alle specifiche aree gestionali;
- analisi organizzative relative alle procedure operative, alla corrispondenza fra poteri e responsabilità e fra compiti e competenze, alla presenza e caratteristiche dei meccanismi operativi e, più in generale, agli aspetti «qualitativi» della gestione, della struttura e del «clima» organizzativo.

L'insieme delle informazioni così raccolte consente non solo di evidenziare i problemi specifici, ma anche di quantificarne gli effetti e di identificare i fattori che li hanno determinati, consentendo, così, di elaborare piani realistici di risanamento o di sviluppo, sempreché emergano le condizioni di base perché interventi di tale genere siano concretamente possibili ed associabili con consistenti probabilità di successo al raggiungimento dei risultati attesi. ■

Paolo Stampacchia
paolostampacchia@yahoo.it

Il Progetto del Polo Logistico Integrato del Bione Maggianico



Carpooling per il cargo: una partnership innovativa per una logistica sostenibile e ottimale

Il sistema, ideato da TRI-vizor dell'Università di Anversa, con il fornitore di servizi di logistica H. Essers, per permettere a UCB e Baxter di unire insieme le rispettive catene di approvvigionamento farmaceutico nell'Europa orientale, è tra i candidati per la Supply Chain Distinction Award 2011

a cura di **GIUSEPPE MINEO**

UCB E BAXTER HANNO UNITO LE FORZE per creare la prima comunità al mondo di «*carpooling* per il cargo». La *partnership* innovativa - che è tra la rosa dei candidati per la Supply Chain Distinction Award 2011 - sarà gestita in collaborazione con TRI-Vizor, una società di *spin-off* dell'Università di Anversa, e con il fornitore di servizi di logistica H. Essers.

Il sistema, alimentato da una avanzata torre di controllo che utilizza la tecnologia di *cloud computing* di Microsoft, permette a UCB e Baxter di unire insieme le rispettive catene di approvvigionamento farmaceutico nell'Europa orientale.

I medicinali devono essere immagazzinati e trasportati ad una temperatura costante e ciò necessita che ogni azienda globale del settore BioPharma debba richiedere per la propria attività un preciso servizio di logistica. Tuttavia, poiché altre aziende dello stesso settore hanno esigenze simili, la possibilità di *partnership* risulta grande e concreta.

La tecnologia intelligente di TRI-Vizor fornirà le informazioni necessarie al fine di permettere alle aziende di identificare la sovrapposizione delle loro esigenze di distribuzione, mentre H. Essers fornirà il *know-how* necessario per contribuire a rendere operativo il lavoro di collaborazione.

UN BUON INCONTRO

Baxter è un'azienda farmaceutica a livello mondiale con competenze in dispositivi medici, prodotti farmaceutici e biotecnologie ed ha il suo centro europeo di distribuzione a Lessines, a circa 40 km da Bruxelles. Ciò ha reso quello di Baxter e UCB un buon incontro, dato che il centro di distribuzione europeo della UCB si trova a Braine-L'Alleud, appena 35 km a sud di Bruxelles.

TRI-vizor aveva già in precedenza individuato un significativo raggruppamento e una potenziale sinergia tra le reti europee di trasporto utilizzate da entrambe le multinazionali sanitarie per prodotti così sensibili al controllo della temperatura.

Ciò ha spinto la società di *spin-off* universitario, in questo caso

nel ruolo di «direttore d'orchestra» della *supply chain*, ad invitare UCB e Baxter intorno ad un tavolo allo scopo di forgiare un unico partenariato orizzontale per una logistica di collaborazione.

UNA SOLUZIONE PIÙ SOSTENIBILE

In qualità di orchestratore neutrale e di *community manager* TRI-vizor è in grado di catturare e sincronizzare gli ordini di trasporto di entrambe le società in tempo reale. Tali informazioni saranno utilizzate per rendere più efficienti il trasporto merci sia su strada che su rotaia.

Piuttosto che avere due società in movimento con metà dei carichi di produzione in giro per l'Europa, il sistema cerca nuove opportunità di *pool car* e di movimentare quindi carichi completi. A causa della sua esperienza nelle spedizioni a temperatura controllata, H. Essers è stata selezionata come partner di trasporto per i flussi operativi in dotazione, utilizzando i collegamenti ferroviari laddove risulta possibile.

Giuseppe Mineo è laureato con lode in Ingegneria Gestionale, indirizzo Trasporti, presso l'Università di Palermo. Studioso della gestione dei terminal container, dal 2002 al 2008 ha maturato esperienze come responsabile logistico al porto di Trapani per importanti progetti internazionali come il LGTS di Greenstream (ENI, Saipem UK, etc..), e per gli Act8e9 della Louis Vuitton Cup. Esperto in logistica, P&I, consulente 81/08, ADR e per sistemi di qualità nell'autotrasporto (Codice di Pratica), dal 2006 ha svolto docenze in tutta Italia per il Comitato Centrale Albo Autotrasportatori. Socio Ailog e CIFI, promotore di iniziative di problem solving, oggi è consulente direzionale ed è in particolare rivolto all'introduzione di innovazioni logistiche per il sistema economico e industriale italiano.



Carpooling per il cargo: una partnership innovativa per una logistica sostenibile e ottimale



Tutto questo nasce per avere una catena di approvvigionamento più sostenibile e ottimale con significativi benefici per l'ambiente. Il sistema ha già subito un test pilota di successo in Romania il mese scorso e verrà esteso in altre destinazioni dell'Europa orientale. Il sistema è costruito inoltre in modo

tale da consentire la sua espansione al fine di inserire nella collaborazione anche altre aziende farmaceutiche o interessate dalle linee di traffico. Questa iniziativa è un altro esempio di come la tecnologia *smart*, innovazione e *partnership* si possano combinare per garantire alta efficienza e sostenibilità.

LE AZIENDE INTERESSATE AL PROGETTO DI COLLABORAZIONE ORIZZONTALE

A proposito di TRI-VIZOR (www.trivizor.com)

TRI-VIZOR è stata fondata nel 2008 come spin-off dell'Università di Anversa. Con la creazione di *The World's First Cross Supply Chain Orchestrator®* i fondatori dell'azienda hanno voluto rendere il settore dei trasporti e della logistica più redditizio e sostenibile con soluzioni innovative per la gestione e la collaborazione orizzontale.

Oggi, questa *blue ocean vision* legata al «*carpooling* per le merci» si è trasformata in realtà e ottiene un crescente interesse da parte di grandi aziende internazionali, governi e gestori delle infrastrutture.

A proposito di Baxter (www.baxter.com)

Baxter International Inc., attraverso le sue controllate, sviluppa, produce e commercializza prodotti che consentono di risparmiare e sostenere la vita delle persone con emofilia, disturbi del sistema immunitario, malattie infettive, malattie renali, traumi, e altre condizioni mediche croniche e acute. Con una qualità di livello mondiale, l'azienda sanitaria diversificata in più settori Baxter opera in un'unica combinazione di esperienze in dispositivi medici, prodotti farmaceutici e nelle biotecnologie per creare prodotti che anticipano la cura dei pazienti in tutto il mondo.

Nel 2010 Baxter ha registrato un fatturato di 12,8 miliardi di dollari e impiegato 49.700 persone in tutto il mondo. La società è quotata alla Borsa di New York (simbolo: BAX) ed è inclusa nell'indice *Dow Jones Sustainability Index*.

A proposito di UCB (www.ucb.com)

UCB è una società biofarmaceutica globale con sede a Bruxelles, in Belgio e impegnata nella ricerca e lo sviluppo di farmaci innovativi e soluzioni per trasformare e sostenere la vita delle persone affette da malattie gravi del sistema immunitario o del sistema nervoso centrale. Con più di 8.500 persone in circa 40 paesi, la società ha generato un fatturato di 3,2 miliardi di euro nel 2010. UCB è quotata su *Euronext Brussels* (simbolo: UCB).

A proposito di H. Essers (www.essers.com)

H. Essers offre ai clienti soluzioni logistiche e di trasporto personalizzate e integrate attraverso l'Europa. La grande forza dell'azienda risiede nella sua flessibilità, nell'utilizzo di mezzi propri e nello sviluppo di avanzati sistemi e concetti multimodali. Fondata nel 1928, Essers H. è diventato il più grande gruppo di trasporto e di logistica in Belgio, con 2.250 dipendenti, distribuiti in 26 filiali in 13 paesi europei. Nel 2007, H. Essers ha ricevuto come prestigioso riconoscimento il premio *fiammingo Company of the Year*.

A proposito di Microsoft (www.microsoft.com)

Come pioniere della tecnologia a livello mondiale, Microsoft è impegnata a lungo termine per aiutare i propri clienti a realizzare il loro pieno potenziale offrendo soluzioni che li aiutino a trovare soluzioni creative ai problemi aziendali, sviluppare idee innovative collegate a ciò che è prioritario per loro. Microsoft è quotata alla Borsa di New York (simbolo: MSFT).

I PRINCIPI DEL PROGETTO TRI-VIZOR PER IL CARPOOLING PER IL CARGO

TRI-vizor: Il primo orchestratore della supply chain.

Secondo il *Supply Chain Decarbonization Report* pubblicato dal *World Economic Forum* nel 2009, il 24% dei chilometri percorsi dai veicoli merci nell'Unione europea sono percorsi a vuoto e il carico medio dei restanti è del 57%.

Delle 50.000 mega-tonnellate annue di CO₂ nel mondo di origine antropica e per le emissioni di gas a effetto serra, circa il 21% può essere attribuito ad attività di trasporto e logistica. Nell'Unione europea a 27, tale quota è destinata ad aumentare se non saranno adottate urgenti misure di riduzione.

Le tre opportunità che offrono il più alto potenziale - in termini assoluti - per ridurre le emissioni di carbonio della catena di fornitura nel settore della logistica e dei trasporti sono:

- Veicoli con tecnologie pulite,
- *Despeding* della *Supply Chain*,
- Ottimizzazione delle Reti.

Una delle raccomandazioni contenute nel *Report* di decarbonizzazione della *supply chain* include l'incoraggiamento di *co-loading* come opportunità tra caricatori.

LA COLLABORAZIONE ORIZZONTALE

I caricatori sono sempre stati continuamente alla ricerca di opportunità per migliorare l'efficienza e l'efficacia delle loro catene di approvvigionamento. L'obiettivo della gestione della tradizionale catena di approvvigionamento è di migliorarne i

... È stato dimostrato che in una partnership orchestrata, i risparmi sui costi possono essere superiori del 20% rispetto al groupage, dove l'importo medio di sinergie è appena il 5%. Inoltre, si creano notevoli miglioramenti nel livello di servizio e per la sostenibilità...

criteri.

Tuttavia, al di sopra di una certa soglia, un *trade-off* tra efficienza ed efficacia diventa necessario. In cima a questo, il bisogno di una maggiore logistica sostenibile sta esercitando una pressione aggiuntiva sulla catena di fornitura. La necessità di una collaborazione orizzontale quindi si impone, attraverso cioè il consolidamento delle catene di fornitura o di raggruppamento dei flussi delle merci di più società.

GLI IDEATORI DEL PROGETTO

Alex Van Breedam, Vannieuwenhuysen Bart e Verstrepen Sven (TRI-vizor).

TRI-vizor è un nuovo attore sulla scena della logistica. La sua missione: la progettazione, l'allestimento e la direzione di orchestra di partenariati per il consolidamento dei flussi di merci e informazioni attraverso un preciso partenariato di collaborazione, portando ad una maggiore sostenibilità di catene di approvvigionamento efficienti ed efficaci.

Alex Van Breedam (CEO Tri-Vizor) è un riconosciuto esperto a livello internazionale nella gestione della *supply chain* e della logistica. È docente in Logistica presso l'Università di Antwerp Management School, l'Università di Lovanio e docente ospite presso diverse università. È inventore del concetto *Extended Gateway®*.

Bart Vannieuwenhuysen (Dirigente di Ricerca TRI-vizor) ha ottenuto un dottorato di ricerca nel campo dell'ingegneria civile e della gestione delle operazioni ed è un esperto ampiamente riconosciuto nel settore del trasporto multimodale. È co-ideatore e responsabile del progetto di implementazione del concetto di *Extended Gateway®*.

Sven Verstrepen (*Business Development Director TRI-vizor*) ha più di 10 anni di esperienza pratica nel settore della logistica, *supply chain management* e ICT/MIS. Ha un ampio background multinazionale, di ERP e di ricerca e ha svolto un ruolo fondamentale nei grandi progetti di collaborazione orizzontale.

BUNDLING E CONSOLIDAMENTO

Le configurazioni di distribuzione tipiche si basano su connessioni punto-punto sulle quali si concentrano le imprese sulla fornitura individuale dei loro clienti. Per ottenere un sostanziale miglioramento in termini di efficienza, efficacia e sostenibilità, sarebbe raccomandata una struttura ibrida, per cui il

processo di consegna viene suddiviso in tre sub processi:

- il consolidamento
- il raggruppamento o *bundling* (nello spazio e nel tempo)
- il deconsolidamento.

Per avere una creazione di un multi-utente, come strutture di distribuzione ibride, i caricatori possono essere convinti a considerare le opportunità di vendita in *bundle* con altri flussi compatibili.

È un fatto ben noto che quando si aggiunge volume ad una corsia di merci, la prestazione di tale corsia in termini di efficienza, efficacia e sostenibilità cresce più che proporzionalmente. Dato che il delta del Reno-Schelda ha la più alta densità di centri di grande distribuzione in Europa, è senza dubbio una delle aree geografiche migliori per le attività di «orchestrazione».

LA SINCRONIZZAZIONE DI PIÙ CATENE DI FORNITURA.

È stato dimostrato che in una *partnership* orchestrata, i risparmi sui costi possono essere superiori del 20% rispetto al *groupage*, dove l'importo medio di sinergie è appena il 5%. Inoltre, si creano notevoli miglioramenti nel livello di servizio e per la sostenibilità. Un facilitatore neutro e imparziale è necessario per mettere insieme i caricatori, per progettare, organizzare e gestire le collaborazioni e per dividere i guadagni realizzati. L'orchestratore quindi può essere considerato come il manager della neonata «*supply chain* sincronizzata», composta dai flussi di merci delle società partecipanti. Nel frattempo l'orchestratore funge da arbitro tra la comunità dei caricatori e i loro LSP (s) o fornitori di servizi logistici. Una volta che la comunità è operativa, l'orchestratore imparziale sarà responsabile anche per la misura e la redistribuzione dei guadagni, sulla base di flussi di informazioni trasparenti.

In Belgio, e più precisamente nelle Fiandre, il concetto di *Extended Gateway®* è attualmente poco conosciuto. Questo concetto si basa sul raggruppamento di attività e flussi di vendite abbinati, al fine di ridurre il costo complessivo della logistica per le imprese, riducendo al minimo il costo per la società. Lo scopo di questo concetto è quello di individuare nuove attività di logistica presso la propria sede più appropriata, cioè in cui i nuovi flussi possano creare il massimo delle possibili sinergie operative e di complementarità con i flussi esistenti. In altre parole, le autorità nelle Fiandre stanno volutamente creando le adeguate condizioni per stimolare la collaborazione orizzontale tra imprese. ■

Quattro documenti di analisi a sostegno delle scelte del governo

Si è tenuto a Roma il 6 settembre scorso un incontro organizzato dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica presieduto da Bartolomeo Giachino per la presentazione degli studi di approfondimento per l'attuazione del Piano nazionale della Logistica finalizzato a segnare le priorità di intervento capaci di eliminare i «colli di bottiglia» ma allo stesso tempo a razionalizzare le scarse risorse finanziarie disponibili.

ANALISI DEMO-SOCIO-ECONOMICA E INFRASTRUTTURALE DELLE PIATTAFORME LOGISTICHE TERRITORIALI (RAPPORTO DI SINTESI)

Il documento, redatto da Ernst&Young, ha avuto l'obiettivo di sintetizzare in un unico rapporto i tre studi di CERTeT, ISTIEE e SVIMEZ quali contributi scientifici al progetto di attuazione del Piano nazionale della Logistica e dei Trasporti.

I risultati dell'analisi, per quanto disomogenei in relazione alle caratteristiche delle aree, tendono ad individuare alcune dinamiche comuni, come l'andamento generale negativo delle previsioni demografiche o la tendenza comune di piattaforme del Nord - Est e Nord - Ovest a tradizionale vocazione industriale, che si vanno orientando tutte verso il terziario, ma allo stesso tempo segnano profonde modifiche nell'assetto demografico e nella dinamica del PIL.

Il Paese presenta uno sviluppo differenziato con evidenti diverse esigenze logistiche.

COMBINATO FERROVIARIO E AEREO: ANALISI STRUTTURALE DEL TRASPORTO COMBINATO FERROVIARIO E AEREO E PROPOSTE DI POTENZIAMENTO.

Il documento è stato redatto da ISPI - Comitato per l'Istituto Superiore di Alti Studi per le Strutture e le Infrastrutture nel comparto delle costruzioni, della viabilità e dei trasporti del Politecnico di Torino.

Obiettivo dello studio è stato quello di fornire un quadro esauriente dell'attuale e prevedibile domanda di trasporto merci nazionale di lunga percorrenza e internazionale e della sua ripartizione modale e quello orientato al combinato nel medio e lungo periodo e le relative condizioni operative.

Le criticità del combinato ferroviario ed aereo individuate sono seguite da proposte per conseguire un riequilibrio modale attraverso la riorganizzazione dell'offerta dei servizi stradali, ferroviari ed aerei.

ANALISI STRUTTURALE DEL TRASPORTO COMBINATO MARITTIMO E PROPOSTE DI POTENZIAMENTO (PROPOSTA DI RAPPORTO FINALE GIUGNO 2011)

Il rapporto è stato redatto dal CIELI (Centro Italiano d'Ecceellenza sulla Logistica Integrata dell'Università di Genova).

L'obiettivo è quello di evidenziare il ruolo del combinato strada-mare in Italia, operato su un campione di porti, dei quali è stata esaminata la dinamica evolutiva nazionale e internazionale.

Per l'offerta sono state esaminate le caratteristiche dei servizi di trasporto nazionali, con riferimento particolare alle autostrade del mare, ai relativi operatori marittimi e alle strutture portuali.

Sono state fatte interviste nei porti campione, al fine di cogliere criticità ed esigenze degli attori dell'autotrasporto.

Sono state, quindi, avanzate alcune proposte sulla futura qualità dei servizi e sull'incremento del combinato strada-mare.

PROCESSI DI FILIERA E MORFOLOGIA DEI FLUSSI INTERNAZIONALI

Il documento è stato redatto da D'Appolonia Spa (Società di Ingegneria per la fornitura di servizi integrati) con la collaborazione del gruppo CLAS. L'analisi è stata condotta su processi di filiera con i seguenti scopi:

- esaminare la morfologia dei flussi logistici internazionali che interessano l'Italia e i *feelings & insight* a livello internazionale sul sistema logistico italiano;
- valutare i tempi medi di attraversamento nei porti e di attesa per il carico/scarico degli automezzi presso le banchine dei magazzini;
- studiare le filiere logistiche dell'agro-alimentare, del farmaco, delle *reverse logistics* e delle merci pericolose, valutando nel dettaglio l'incidenza dei costi logistici, il grado di terziarizzazione dell'*outsourcing* logistico, il livello di diffusione delle tecnologie ITS e delle clausole EXW per l'*export* e CIF per l'*import*.

Un elemento resta determinante, che l'autotrasporto resta parte integrante e insostituibile all'interno del sistema trasportistico italiano che necessita di una profonda razionalizzazione.

Per chi fosse interessato all'esame dei documenti completi si rimanda al link <http://www.mit.gov.it/mit/site.php>. ■

I PON «Reti e Mobilità» 2007-2013 per fare network sul territorio

L'impianto strategico del Programma Operativo Nazionale (PON) «Reti e Mobilità» appare funzionale ad una logica di sviluppo volta alla valorizzazione delle attività collegate alla logistica e all'intermodalità, con particolare riferimento alle attività di gestione dei flussi di merci diretti verso i territori appartenenti alla macroarea attraversata dai Corridoi Europei.

di PIETRO BARATONO

NELL'ULTIMO DECENNIO, tutta la programmazione del Ministero delle Infrastrutture, si è ispirata al concetto di «fare rete» e di come tale concetto possa trovare concretezza sui territori. Si tratta di riconoscere che lo sviluppo territoriale è possibile solo all'interno di un sistema di reti globali dinamiche e vitali. E il primo livello globale di cui riconoscere la centralità nelle politiche di sviluppo è quello nazionale.

Queste considerazioni aprono il campo ad alcune questioni di non poco conto, soprattutto ai fini di sostenere la costruzione di rete transeuropee. Una prima questione riguarda i possibili effetti territoriali, per l'Italia, del processo di allargamento dell'Unione - prevalentemente indotti da una rilevante marginalità territoriale di alcune regioni - che potrebbero comportare un parziale indebolimento dell'integrazione economica tra le regioni del Mezzogiorno e quelle più forti del Paese e dell'Unione.

Una seconda questione riguarda il miglioramento e potenziamento della dotazione infrastrutturale (in termini di reti, nodi, plurimodalità, logistica) e soprattutto dei grandi assi di collegamento (corridoi paneuropei e nazionali), i quali costituiscono, con tutta evidenza, una condizione necessaria per prevenire i fenomeni di marginalizzazione appena accennati.

La completa partecipazione dell'Italia allo sviluppo delle reti nei corridoi transeuropei è una condizione indispensabile, quindi, per

rafforzare la competitività del Paese: rimanere estranei al circuito logistico prodotto dalla globalizzazione significherebbe pagarne gli svantaggi senza poterne utilizzare le potenzialità positive.

È in tal senso che l'Italia si sta muovendo nell'ambito del processo di pianificazione delle nuove Reti TEN-T. La revisione del sistema italiano è partita dalla riconferma dei Progetti Prioritari TEN-T definiti nel 2004 e in corso di realizzazione, dei corridoi ERTMS e dei corridoi ferroviari merci approvati nel 2010.

Nell'elaborazione della «Rete Comprehensive» nazionale si è fatto particolare riferimento al rafforzamento dei corridoi multimodali, come struttura portante della futura rete TEN-T, con inquadramento della rete all'interno del sistema portuale e degli interporti.

Allo stesso tempo, inoltre, è necessario contrastare l'eventualità che l'Italia divenga una semplice piattaforma di ingresso e di spostamento delle merci, operando un'integrazione tra la localizzazione delle infrastrutture e lo sviluppo nazionale.

Si tratta - in altri e più precisi termini - di orientare/potenziare/accelerare il processo di sviluppo territoriale delle diverse regioni ed in particolare di quelle meridionali perché le stesse divengano, in nome e per conto dell'Intera Europa, strumento e luogo di esportazione di opportunità di sviluppo oltre i confini del territorio europeo.

IL DIVARIO INFRASTRUTTURALE TRA NORD E SUD NEL CONTESTO EUROPEO

È noto a tutti che, nonostante le politiche di coesione comunitarie, l'indice di dotazione infrastrutturale rispetto alla popolazione, che per l'Italia equivale a 100, ci mostra chiaramente l'odierno divario tra Sud e Centro-Nord: per le autostrade (88 Sud, 103 Centro Nord); per le Ferrovie (85 Sud, 104 Centro Nord); per i porti (76 Sud, 113 Centro Nord); per gli aeroporti (76 Sud, 113 Centro Nord); per i centri intermodali (5 Sud, 150 Centro Nord). Oggi l'Europa ha bisogno dell'Italia e questa a sua volta del Sud anche perché ha bisogno del Mediterraneo, economie lontanis-

sime e in ascesa, come quella indiana e cinese, spostano il baricentro dei traffici dall'Atlantico al Mediterraneo, valorizzando i porti dell'Africa del Nord e del Sud d'Italia e gli assi di trasporto che li congiungono all'Europa. Tutto questo significa occupazione, recupero di una centralità territoriale, valorizzazione di una vocazione naturale.

Fondamentali a questo scopo sono i grandi corridoi comunitari che attraversano l'Italia: il Corridoio 1, tra Berlino e Palermo; il Corridoio 5, che congiunge Lisbona a Kiev attraverso Torino, Mi-



I PON «Reti e Mobilità» 2007-2013 per fare rete sul territorio



lano e Trieste; il Corridoio 24, da Genova a Rotterdam. Oppure le merci vengono imbarcate sulle navi e attraversano l'intero mediterraneo lungo le Autostrada del mare (Corridoio 21).

Un aspetto particolarmente significativo del divario è rappresentato dalla rete ferroviaria del Mezzogiorno caratterizzata dalla combinazione di una minore dotazione quantitativa e di un più basso livello degli standard tecnologici e prestazionali, le cui prospettive di adeguamento restano orientate nel lungo o lun-

ghissimo termine.

Carenze si rilevano anche nella dimensione operativa delle infrastrutture portuali, dove emergono limiti rilevanti specie rispetto alle funzionalità per la movimentazione e la lavorazione delle merci.

Una corretta politica atta a favorire la convergenza tra Nord e Sud dev'essere dunque quella di collegare in modo efficiente i porti ai nodi di smistamento verso le strade e verso i binari ferroviari.

POLITICHE PER I TRASPORTI E LA LOGISTICA

In Italia, recenti studi¹ hanno messo in evidenza come la debolezza più vincolante del settore trasporti dipende da una insufficiente visione d'insieme di sistema: la difficoltà di rafforzare la propria competitività deriva dalla ancora inadeguata capacità delle infrastrutture, imprese e servizi a rappresentare un fattore qualitativo di sostegno allo sviluppo economico nazionale.

E occorre qui ammettere un ritardo di indirizzo da parte delle pubbliche amministrazioni e degli enti territoriali in un quadro d'insieme contraddittorio ove accanto ad operatori e imprese pressate da dinamiche competitive sempre più stringenti che impongono flessibilità operativa e tempestività di intervento, sussiste la carenza di indicazioni programmatiche chiare e di lungo periodo, i cui indirizzi siano stabiliti a livello centrale e declinati nelle varie regioni attraverso una reale sinergia.

Mentre si programmano gli interventi volti a recuperare il divario infrastrutturale che, oggettivamente caratterizza le regioni meridionali ed alcune regioni centrali, l'Italia dovrà quindi confrontarsi con lo scenario mondiale in rapidissima evoluzione, per non perdere di vista la possibilità di un aggancio all'economie più performanti.

Le decisioni assunte dal Governo ultimamente evidenziano una decisa accelerazione del processo di riforma della politica di riequilibrio territoriale e di sviluppo infrastrutturale del Paese, così come delineata dalla legge delega sul federalismo fiscale (L. 42/2009) e dai successivi decreti attuativi sulla perequazione infrastrutturale. Nel contempo il Governo sta procedendo anche ad una riprogrammazione delle risorse dei fondi strutturali e del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS) relative al periodo 2007-2013, nonché delle risorse ancora disponibili del periodo 2000-2006, rischiando paradossalmente di ritardare ancora l'attuazione dei programmi infrastrutturali finanziati a livello nazionale e regionale con tali risorse.

Le scelte future - ed anche la nuova programmazione comunitaria - dovranno tenere conto del fatto che le infrastrutture di trasporto richiedono tempi di decisioni e di realizzazione più lunghi rispetto all'evoluzione ed alla trasformazione dei sistemi

locali, con la conseguenza che le politiche che sottendono tali decisioni devono essere sviluppate a lungo periodo sia in termini strategici che compensativi. In altri termini la gestione di tali piani di sviluppo presuppone autonomia gestionale ed indipendenza rispetto ai mutamenti dell'assetto politico ed istituzionale sia locale che nazionale.

Sullo specifico tema della politica di trasporto, alcune scelte appaiono urgenti e non rinviabili: il «Piano per il Sud» recentemente varato contiene indicazioni di dettaglio sugli investimenti che verranno effettuati. In particolare, verrà data priorità ai tre assi strategici del Mezzogiorno (Napoli-Bari-Lecce-Taranto; Salerno-Reggio; Catania-Palermo) in grado di favorire i collegamenti verso il Centro-Nord Italia (e quindi l'Europa), garantendo l'interconnessione e l'interoperabilità con i Corridoi Europei (I e VIII). A titolo di esempio, il 9° Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza attribuisce al Piano per il Sud le seguenti progettualità in Campania:

Interventi ferroviari:

- Asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria-Palermo-Catania
- Potenzamenti tecnologici veloci dorsale tirrenica
- A1 (Capua)-Domiziana e Adeguamento
- Linea AV/AC Napoli-Bari: completamento e raddoppio Napoli-Cancello-Frasso Telesino-Apice-Orsara
- Potenzamenti tecnologici veloci dorsale appenninica

Interventi stradali:

- SS 7 Quater Domiziana: Ammodernamento del tratto tra il km 0+000 e il km 27+000, compresa la variante di Mondragone
- Salerno-Reggio (interventi vari)
- Asse Nord/Sud Tirrenico-Adriatico: Lauria-Contursi-Grotaminard-Termoli-Candela.

È utile, inoltre, fare un breve accenno al «Piano Generale per la Mobilità». Le Linee Guida del PGM e l'intero processo di piano si muovono in una realtà istituzionale consolidata che fa capo ai differenti documenti di pianificazione disponibili, rilasciati alle varie scale territoriali e decisionali, nati in differenti contesti e

¹ «Porti e Territorio – Scenari economici, analisi del traffico e competitività delle infrastrutture portuali del Mezzogiorno», SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Giovannini Editore, 2010

**... In Italia, recenti studi hanno messo
in evidenza come la debolezza più vincolante
del settore trasporti dipende da una insufficiente
visione d'insieme di sistema...**

volti a differenti ambiti della mobilità.

A scala internazionale si è fatto riferimento al Libro Bianco dei Trasporti 2011, a specifiche direttive UE in ambito di Reti TEN e di ITS, nonché alle determinazioni relative al sistema TEN-T.

A scala nazionale sono stati considerati: il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica nel 2001, la Legge Obiettivo n. 443 del 2001, la Legge 39/2011 di modifica alla Legge 196, il Piano per la Logistica (Piano per la logistica. Un programma di settore per la competitività del sistema Paese, 2006) e la Banca dati monitoraggio per le Infrastrutture Strategiche.

L'obiettivo generale del Piano è quello di favorire la crescita sostenibile, garantendo al sistema nazionale dei trasporti i requisiti basilari che lo debbono caratterizzare: efficienza, sicurezza e sostenibilità.

Tale obiettivo sarà perseguito attraverso la pianificazione dei servizi e degli sviluppi degli assetti normativi a caratteristiche infrastrutturali date e/o realizzabili nonché degli interventi su infrastrutture immateriali con riferimento anche agli ITS e su infrastrutture materiali civili ed industriali.

È a tale impalcatura che fa riferimento la programmazione FESR per le regioni Convergenza.

Tale strategia ha trovato declinazione, infatti, prima nel PON Trasporti 2000-2006, con una dotazione finanziaria complessiva di 4.520 Meuro (di cui 1.905 Meuro FESR e 2.615 contributo nazionale-fondo di rotazione e leggi di settore-) e poi nel PON «Reti e Mobilità» 2007-2013 con una dotazione finanziaria di 2.749 Meuro (di cui 50% FESR e 50% contributo nazionale), destinata unicamente alle quattro regioni in Obiettivo Convergenza (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia).

Il Programma destina circa il 70% delle risorse alla realizzazione di infrastrutture – porti, interporti e ferrovie – che sono considerati in sede comunitaria ed internazionale modalità pienamente coerenti con i principi dello sviluppo sostenibile.

L'impianto strategico del Programma Operativo Nazionale (PON) «Reti e Mobilità» muove da queste basi e appare funzionale ad una logica di sviluppo volta alla valorizzazione delle attività collegate alla logistica e all'intermodalità, con particolare riferimento alle attività di gestione dei flussi di merci diretti verso i territori appartenenti alla macroarea attraversata dai Corridoi Europei.

In particolare, i porti rappresentano un asset strategico di fondamentale importanza per lo sviluppo dei sistemi economici transnazionali. In tal senso e nell'ottica di promuovere una strategia di sviluppo della logistica nazionale che abbia nei poli portuali, quali nodi d'eccellenza per gli scambi internazionali emerge la necessità di sviluppare una maggiore interdipendenza tra i vari poli portuali.

È in tal senso che lo sviluppo delle Autostrade del Mare ed il potenziamento dei porti e delle loro connessioni con il retroterra assume rilevanza strategica al fine di creare le necessarie infrastrutture atte a promuovere un'area di cooperazione istituzionale ed economica tra le due sponde del Mare Nostrum.

Con riferimento allo sviluppo delle infrastrutture portuali, in particolare, bisogna ricordare che il PON «Reti e Mobilità» 2007-2013 interviene a sostegno dello sviluppo delle infrastrut-

ture nodali a cui agganciare le Autostrade del Mare, attraverso azioni di potenziamento/realizzazione di opere nei singoli scali e di adeguamento della rete dei terminali di cabotaggio. La programmazione degli interventi portuali da finanziare attraverso il PON «Reti» prevede quale obiettivo principale il perseguimento dei seguenti risultati:

- acquisire una centralità nell'interscambio marittimo mediterraneo attraverso la valorizzazione dei porti di Gioia Tauro, Taranto e Augusta al fine di intercettare il traffico merci transoceanico;
- sostenere il processo di penetrazione del traffico intercontinentale in Europa attraverso i porti italiani che si affacciano sull'Adriatico, con particolare attenzione al porto pugliese di Brindisi;
- potenziare gli scambi e la cooperazione con i paesi dell'area euro mediterranea ed intensificare i collegamenti delle Autostrade del Mare.

Affinché l'Italia possa svolgere un ruolo significativo nell'ambito del sistema economico mediterraneo, è necessario rimuovere, dunque, quegli ostacoli che impediscono la piena realizzazione di un sistema portuale integrato in grado di garantire un'efficiente ed efficace movimentazione e lavorazione delle merci in transito. Una strategia di sviluppo della logistica nazionale che trova nel PON «Reti e Mobilità» 2007-2013 uno dei principali strumenti attuativi a livello nazionale.

Il valore aggiunto di quanto attuato tramite l'implementazione del Programma è identificabile in una visione della logistica come «leva strategica territoriale», ovvero strumento atto a promuovere l'implementazione di un più ampio disegno di crescita economico-sociale di «area vasta».

Infatti pur agendo solo in area Convergenza il Programma getta le basi per una velocizzazione e fluidificazione dei collegamenti tra i territori di produzione e i centri di smistamento, tra i nodi e le reti, potenziando le connessioni interregionali per perseguire un riequilibrio modale e territoriale, permettendo così, anche all'area laziale meridionale (con la sua piattaforma logistica) di inserire nel circuito logistico nazionale, nonché di partecipare allo sviluppo delle reti nei corridoi trans europei, indispensabile per rafforzare la competitività del Paese. ■

Pietro Baratonò

pietro.baratonò@infrastrutture.gov.it

Pietro Baratonò è attualmente Autorità di Gestione dei Programmi Operativi Europei per le Infrastrutture 2000-2006 e 2007-2013 e rappresentante per il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel Progetto satellitare europeo GALILEO e nel board della GSA (Galileo Supervisory Authority). Dal 2011 è Coordinatore del Gruppo di lavoro materiali e prodotti innovativi nell'ambito della Cabina di regia delle Norme tecniche per le costruzioni.

UN DIBATTITO ORGANIZZATO DA CNA A FINE MAGGIO

Reti d'impresa, una leva forte per competere e crescere

«L'aggregazione d'impresa è uno strumento di grande opportunità per competere sui mercati, sia su quello nazionale che su quelli globalizzati. L'enorme vantaggio di fare rete è quello di mettere in condivisione gli elementi pregiati del patrimonio imprenditoriale, come le competenze e le esperienze dei singoli». È quanto ha dichiarato **Ivan Malavasi**, presidente di CNA, chiudendo i lavori del convegno «Da cinquecento a cinquemila reti» che si è svolto il 24 maggio scorso a Firenze.

«È indispensabile avviare un processo culturale», ha concluso Malavasi, «che sia mirato a combattere le resistenze legate ad un vecchio modo di fare impresa e, al contempo, ad implementare strategie attuali ed efficaci che non trascurino nessuno strumento utile per vincere le sfide sui mercati attraverso la competitività e l'innovazione».

«Il crescente bisogno delle imprese», ha spiegato **Enrico Amadei**, direttore Divisione economica e sociale, nella relazione introduttiva, «di operare in contesti economici globali e molto competitivi, ma più in generale la necessità dell'intero sistema produttivo di trovare una nuova posizione nell'economia del mondo, trasforma le reti in uno strumento strategico per la crescita economica del Paese. Il tema delle reti», ha aggiunto, «definisce uno spazio significativo di analisi e di azione per le scelte organizzative e produttive delle imprese. Ma non solo. Definisce uno spazio di contesto in cui giocano un ruolo cruciale i soggetti della rappresentanza, le amministrazioni, centrali e locali, le istituzioni, le università e gli enti di ricerca, gli istituti finanziari e la loro capacità di agire in modo sinergico e progettuale».

Il nostro Paese ha poche grandi imprese e circa 10mila medie imprese, molto spesso cresciute dentro i distretti attuando processi di verticalizzazione e di internazionalizzazione. Il sistema produttivo manifatturiero è formato nel 97,6% dei casi da micro e piccole imprese. Un modello imperniato sulla capacità produttiva dei sistemi territoriali e impegnato in settori a basso contenuto tecnologico e poco capitalizzato. Proprio in ragione di questo scenario, per Amadei le reti possono diventare una risposta al nuovo bisogno di una maggiore *dimensione di impresa*: «Uno strumento con cui fare quegli investimenti necessari nella produzione di conoscenze e di relazioni per agire sulla nuova scala internazionale, andare a cercare gli interlocutori, i mercati; per sperimentare soluzioni originali, nuove per l'impresa e nuove per il contesto».

Il preside della facoltà di Economia «Giorgio Fuà» dell'Università Politecnica delle Marche, **Gian Luca Gregori** ha osservato che «esiste un'elevata convergenza di valutazioni sul fatto che le reti sono necessarie; il principale ostacolo è sicuramente costituito dall'individualismo, ma l'attuale situazione problematica - almeno in certi settori - può favorire il ricorso ad alleanze. Si riscontra, quindi, un nuovo approccio da parte degli imprenditori - soprattutto di piccole-medie dimensioni - quantomeno nell'avvicinarsi a valutare tale prospettiva. Peraltro, forme organizzative reticolari sono sempre esistite, solo che nella maggior parte dei casi erano informali ed involontarie. In realtà», ha concluso, «il tentativo di realizzare accordi si scontra con alcune difficoltà spesso sottovalutate; il problema non è solo quello di realizzare matrimoni, ma di gestire in modo efficace la relazione. Questo comporta un'elevata chiarezza nelle problematiche organizzative, nella scelta del partner, nella gestione dell'aggregazione».

Per rilanciare l'economia italiana, ha sottolineato **Raffaello Vi-**

gnali, consigliere del Ministro dello Sviluppo Economico per le piccole e medie imprese, «la prima priorità è quella di avere una pubblica amministrazione più efficiente. Faccio un esempio: in Lombardia, se alle imprese che stanno crescendo si dessero i permessi nei tempi e secondo le regole, avremmo assorbito tutti i disoccupati creati dalla crisi, e avremmo un saldo positivo. Io vorrei che ogni funzionario pubblico, ogni politico, quando gli arriva sul tavolo una pratica, pensasse che ogni giorno che la lascia dormire sul tavolo sta negando un posto di lavoro a qualcuno». In generale, dopo il 2010 difficile fotografato dai dati ISTAT di ieri, per Vignali «segnali di ripresa, e di ripresa consistente, ci sono. Certo, ci sono alcuni settori che fanno più fatica, ma in generale la ripresa c'è, quindi il problema vero è quello che ci chiede di fare l'Europa, per avere una crescita, creare un ambiente più favorevole all'impresa, in particolare alle PMI, perché PIL e occupazione li fanno le imprese».

UNA RICERCA NAZIONALE

Nel corso del convegno sono stati presentati i primi risultati di una ricerca nazionale avviata da CNA per individuare le reti (o aggregazioni) d'impresa, esistenti e in formazione, fra gli associati. Un primo risultato, che si riferisce a 50 province, ha rilevato la presenza di circa 500 aggregazioni con il coinvolgimento di 18.304 imprese. Il monitoraggio ha catalogato le *aggregazioni* distinguendole secondo la natura giuridica. L'analisi, finora realizzata su 372 casi, ha dato questi risultati. Il «Consorzio» con una percentuale del 71,77%, è in assoluto la forma più usata dalle imprese per aggregarsi. Seguono le «Reti informali» con il 10,48%, le «Associazioni temporanee d'impresa» con il 7,53%, il «Contratto di rete» con il 2,96%, le «Società» (Srl e Spa) con 2,69%, le «Reti baricentriche» (aggregazioni verticali di filiera gestite da un'impresa *capofila*) con il 2,15%, le «Associazioni» (non riconosciute) con l'1,88% e, infine, le altre forme di aggregazioni con lo 0,54%.

I dati raccolti hanno esplorato anche le finalità di queste reti. Quelle che hanno scelto di aggregarsi sono state mosse dalla «necessità di ampliare il mercato» (agenzie per la vendita di beni e servizi o per l'acquisto di beni e servizi e, in tanti casi, per l'acquisizione di lavori), per il 51% dei casi. Per «cercare l'innovazione» nel 17%, per l'«export» nel 13%, per la «promozione» nell'11%, per la «subfornitura» nel 6% e, infine, per il «gruppo di acquisto» nel 2% dei casi.

Un'ulteriore classificazione della ricerca di CNA riguarda l'aggregazione per settori. Il *Trasporto* (merci, persone, rifiuti speciali, facchinaggio) con il 32% registra la percentuale più elevata. Al secondo posto si colloca la *Produzione* (meccanica, legno/arredo, nautica) con il 20%. Seguono i *Servizi alla Comunità* (revisione auto e riparazione, imprese di pulizia, tintolavanderie) con l'8%; la *Moda* (tessile, abbigliamento, calzature e pelletteria), gli *Impiantisti* (idraulica, elettricità, termoidraulica) e le *Costruzioni* tutte al 7%; l'*Alimentare* al 6%; la *Comunicazione*, il *Benessere* (acconciatori, estetisti, odontotecnici e medicale) e l'*Artistico* (orafo e restauro) al 4% e il *Commercio* all'1%.

I dati fotografano, infine, le «Reti per l'innovazione». La *Produzione* è al primo posto con il 37%. Al secondo posto gli *Impiantisti* con il 17%. Seguono la *Comunicazione* con il 14%, la *Moda* con l'11%, il *Benessere* e la *Sanità* con l'8%, l'*Alimentare* con il 5%, le *Costruzioni* e l'*Artistico* entrambe con il 3% e, infine, il *Commercio* con il 2%. ■

Il progetto europeo C-LIEGE per le politiche energetiche nella domanda di trasporto delle merci nelle città

Avviata a fine giugno l'iniziativa transnazionale intende sviluppare ed integrare misure e politiche indirizzate ad un'efficiente integrazione tra pianificazione e gestione della domanda di trasporto merci, per favorire un trasporto urbano delle merci più efficiente, sostenibile, pulito ed integrato all'interno del sistema complessivo della mobilità.

di LUCA LUCIETTI

L CONTESTO DELLA MOBILITÀ IN ITALIA e nel resto dell'Europa è profondamente cambiato. La definitiva affermazione della globalizzazione dei mercati e la delocalizzazione dei processi produttivi, sono causa del disallineamento fra i mercati di produzione e quelli di consumo, pertanto l'efficienza e l'affidabilità dei sistemi di trasporto sono diventati elementi essenziali ed imprescindibili per la competitività dei territori. Inoltre, l'incremento dei costi di congestione all'interno delle aree urbane, l'aumento delle emissioni inquinanti e l'incremento dei prezzi del petrolio necessitano dell'implementazione di interventi in grado di **ridurre drasticamente i consumi di energia e migliorare la qualità dell'ambiente.**

La logistica del trasporto merci presenta una dimensione urbana fondamentale. Le attività della logistica nelle città fanno registrare un impatto crescente sulla mobilità cittadina e sulla congestione del traffico urbano. Le esigenze di consegne *just in time*, al fine di ottimizzare i costi riducendo il peso delle scorte dei prodotti commercializzati e superfici occupate, comportano l'aumento della frequenza dei rifornimenti dei punti vendita e la moltiplicazione dei percorsi effettuati dai veicoli commerciali sulla rete viaria urbana per effettuare la consegna delle merci. Per capire la dimensione e l'importanza del fenomeno in oggetto è sufficiente ricordare i dati raccolti dallo studio promosso dall'ELA (*European Logistics Association*): più del 70% delle merci trasportate in ambito europeo ha come destina-

zione finale la regione d'origine. Più del 50% delle merci viene movimentato in un raggio d'azione inferiore ai 50 km ed il 25% in ambito urbano. La quota di veicoli per il trasporto e la distribuzione urbana è stimata tra il 10 e il 15% del parco circolante con un ingombro a terra fino al 20-25%.

In Europa la distribuzione urbana delle merci (*city logistics*) è oggetto di attenzione per le conurbazioni medio-grandi da oltre un decennio ed è terreno di sperimentazione di soluzioni che puntano a conciliare le esigenze emergenti di razionalizzazione e una visione del futuro assetto urbano.

In questo contesto si inseriscono le politiche promosse dalla Commissione Europea che ha indicato la necessità di intervenire nel segmento dell'ultimo miglio al fine di migliorare l'efficienza energetica e la compatibilità ambientale dei processi distributivi delle merci che si svolgono nello spazio comunitario, incrementando l'accessibilità di persone e merci nelle diverse città/regioni dell'UE.

Il Programma *Intelligent Energy Europe 2007-2013*, gestito dall'Agenzia Esecutiva per la Competitività e l'Innovazione per conto della Commissione Europea, ha in particolare l'obiettivo di assicurare un'energia sicura e sostenibile per l'Europa a prezzi competitivi, attraverso azioni volte a: incoraggiare l'efficienza energetica e l'uso razionale delle risorse energetiche, promuovere le fonti d'energia nuove e rinnovabili e incoraggiare la diversificazione energetica e promuovere l'efficienza energetica e l'uso di fonti d'energia nuove e rinnovabili nei trasporti.

IL PROGETTO C-LIEGE

L'Unione Europea ha avviato sul tema della trasporto urbano delle merci sostenibile - dal punto di vista energetico ed am-

bientale - un progetto¹, cofinanziato nell'ambito del programma *Intelligent Energy Europe*.

¹ La partecipazione italiana al Consorzio è stata assicurata da Fit Consulting, *partner* specializzato per la creazione di consorzi internazionali e per la progettazione nel settore della Ricerca e Sviluppo, è il coordinatore di un consorzio transnazionale di società, Enti ed organizzazioni di diversi Paesi europei con comprovata esperienza nel campo delle politiche del trasporto merci, energia, ambiente, comunicazione, stima degli impatti, progettazione di modelli di *city logistics*, gestione dei conflitti e creazione del consenso.



Tabella 1. I partecipanti al consorzio C-LIEGE

PARTECIPANTE	SIGLA	NAZIONALITÀ
Fit consulting srl	FIT	IT
European Regions Research and Innovation Network	ERRIN	BE
TIS.pt - Transportes, Inovação e Sistemas, s.a.	TIS-PT	PT
Impact Consulting srl	IMPACT	RO
National Technical University of Athens	NTUA	GR
Imperial College London - Department of Civil and Environmental Engineering	IMPERIAL	UK
University of Dortmund - Institute of Spatial Planning	TUDO	DE
LEITAT Technological Center	LEITAT	ES
Paragon Europe Ltd	PARAGON	MT
Centro Alimentare e logistica di Parma	CAL	IT
Leicester Energy Agency (Leicester City Council)	LEA-LCC	UK
Bermag Sp.j.	BERGMAG	PL
IKU GmbH Kommunikationsberatung	IKU	DE
klok Kooperationszentrum Logistik e.V	KLOK	DE
Newcastle City Council	NCC	UK
Municipality of Montana	MONTANA	BG
Maritime University of Szczecin	MUS	PL

Si tratta del progetto europeo **C-LIEGE** (*Clean Last mile transport and logistics management for Energy-Efficient local Governments in Europe*), un'iniziativa transnazionale con cui si intende sviluppare ed integrare misure e politiche indirizzate ad un'efficiente integrazione tra pianificazione e gestione della domanda di trasporto merci, per favorire un trasporto urbano delle merci più efficiente, sostenibile, pulito ed integrato all'interno del sistema complessivo della mobilità.

Il progetto è stato avviato lo scorso 27 e 28 giugno 2011 con il *meeting* ufficiale di lancio del progetto (*kick-off meeting*) tenutosi a Roma, presso la sede del Parlamento Europeo di via Quattro Novembre. Il progetto ha una durata complessiva di 30 mesi ed è incentrato sull'elaborazione di modelli e strategie finalizzate alla riduzione del consumo energetico e dell'inquinamento atmosferico legato alle attuali inefficienze che caratterizzano il sistema di movimentazione e trasporto delle

merci nelle aree urbane sia in Italia che nel resto dell'Europa. Riduzione degli spostamenti dei veicoli merci, saturazione dei carichi trasportati, utilizzo di veicoli ecologici, uso più razionale delle infrastrutture e dei servizi, maggiore cooperazione tra i diversi attori chiave della catena del valore, integrazione delle politiche e degli strumenti di pianificazione settoriali, sono solo alcuni dei principali traguardi auspicati dall'iniziativa.

La dimensione europea dell'approccio metodologico che sarà sviluppato all'interno del progetto C-LIEGE, sarà garantita attraverso lo scambio di pratiche e sperimentazioni pilota che saranno realizzate in 6 diversi Paesi dell'Unione Europea: Italia, Bulgaria, Polonia, Gran Bretagna, Germania e Malta.

Il progetto è indirizzato ai diversi *stakeholder* quali, ad esempio, decisori politici e tecnici delle Amministrazioni locali e regionali, operatori di trasporto e logistica professionali, *Mobility Manager*, industria automotive e la grande distribuzione.

LA STRUTTURA DEL PROGETTO

Il progetto si articola in una struttura relativamente complessa composta da macro fasi di lavoro, chiamate *Work Packages* (WP), che rispecchiano gli obiettivi e la molteplicità delle attività da svolgere.

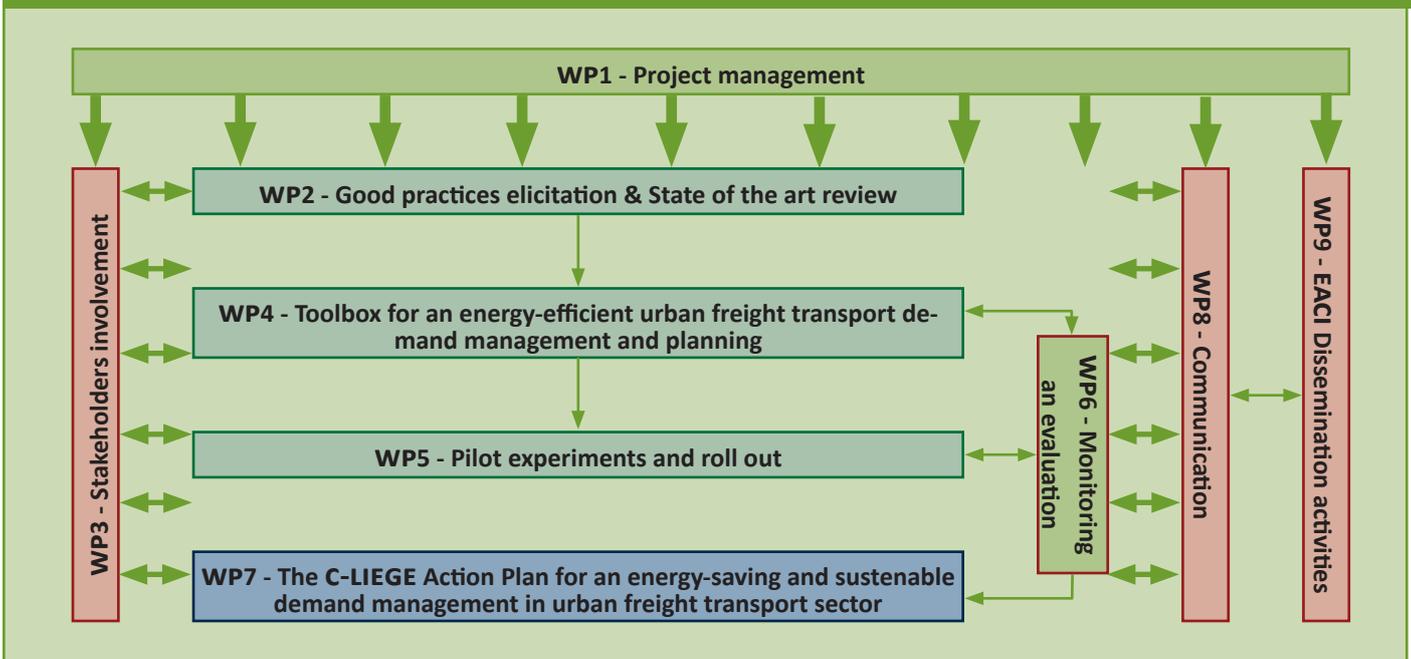
Lucio Lucietti è ingegnere trasportista con esperienza nella ricerca e nella realizzazione di studi comunitari e nazionali in logistica, innovazione tecnologica e sicurezza stradale. Project Manager presso FIT Consulting, società certificata UNI EN ISO 9001- 2008 per «Progettazione ed erogazione di servizi di consulenza tecnico-scientifica nell'ambito dei trasporti, mobilità logistica e turismo e per l'accesso ai programmi di finanziamento europei, nazionali e regionali», ha partecipato a progetti europei, all'interno dei Programmi Quadro della Comunità, nel campo dei trasporti, della logistica, dell'infomobilità e della mobilità sostenibile. È stato coinvolto nella realizzazione di studi di fattibilità tecnico-economica per la progettazione di modelli logistici innovativi per la distribuzione urbana delle merci in diverse città italiane.

Il programma di lavoro prevede una prima fase diagnostica (*WP2 - Good practices elicitation on urban freight transport initiatives and projects and State of the Art review*) relativa all'individuazione e successiva analisi delle migliori pratiche di progetti ed iniziative locali e regionali di successo indirizzate verso un trasporto urbano delle merci sostenibile, efficiente (dal punto di vista energetico) e cooperativo. Saranno, infatti, analizzati tutti i progetti ed iniziative sviluppate in Europa sul tema caratterizzate da concreti e misurabili risultati al fine di individuare i punti di forza, debolezza ed opportunità delle suddette iniziative da veicolare all'interno delle strategie ed approccio di C-LIEGE.

Questa attività prevede inoltre la condivisione dei risultati acquisiti durante la fase diagnostica con un panel di *stakeholder* europei in occasione di due Plenary knowledge sharing workshops - il primo dei quali si terrà a Barcellona (Spagna) il prossimo 21 Ottobre 2011 - che consentirà di condividere con gli attori chiave i risultati attesi, modalità di valutazione degli stessi ed aspettative dal progetto.

La fase successiva (*WP3 - Stakeholder involvement*) prevede

Figura 1. Le fasi di lavoro



L'attivazione di un processo di coinvolgimento ed integrazione verticale tra i diversi attori chiave della catena del valore per ciascun sito dove saranno testate le misure e gli strumenti sviluppati all'interno del progetto C-LIEGE. Saranno perciò attivati tavoli di concertazione per la condivisione delle politiche d'intervento e per la creazione del consenso presso ciascun sito pilota come di seguito indicato: Parma (Italia), Leicester (Gran Bretagna), Stoccarda (Germania), Szczecin (Polonia), Montana (Bulgaria), Malta, Newcastle (Gran Bretagna). Quest'attività consentirà di creare le basi per la formalizzazione di una *Premium Quality Partnership* (Accordo quadro) tra soggetti pubblici e privati sulle misure da adottare per la riorganizzazione del sistema di trasporto merci in ciascuna delle suddette città.

Sulla base dei risultati delle due fasi di lavoro di cui sopra, sarà successivamente sviluppato (WP4 - *Toolbox for an energy-efficient urban freight transport demand management and planning*) uno strumento innovativo per la progettazione e gestione sostenibile - dal punto di vista energetico - della domanda di trasporto delle merci in ambito urbano. Questo strumento svilupperà un modello basato su un approccio integrato ed innovativo nella gestione della domanda mirato alla definizione e caratterizzazione di strategie *soft*, non infrastrutturali, volte ad assicurare la mobilità delle merci in modo efficiente e sostenibile. Sarà sviluppata una banca dati completa dell'insieme delle

cosiddette *push and pull measures* (misure restrittive ed incentivanti), derivate dalle fasi di lavoro precedenti, applicabili per la pianificazione e gestione della domanda di mobilità.

Questa fase di lavoro svilupperà infine le linee guida per la definizione ed istituzione del *City Logistics Manager*, innovativa figura che C-LIEGE promuoverà in Europa, quale esperto in materia di logistica urbana a supporto dei decisori politici e tecnici delle Amministrazioni Locali, per la definizione delle strategie e politiche maggiormente efficaci per la gestione della domanda di trasporto merci.

I suddetti strumenti e misure saranno testate (WP5 - *Pilots experiments and roll out*) ed i relativi impatti valutati (WP6 - *Monitoring and Evaluation of impacts*) al fine di definire Piani Locali di Sviluppo del Trasporto Merci (*Local Freight Development Plan - LFDP*) per ciascun sito pilota e di produrre raccomandazioni per la condivisione e definizione di Accordi quadro tra soggetti pubblici e privati per la riorganizzazione del trasporto e distribuzione urbana delle merci.

C-LIEGE svilupperà infine, sulla base delle risultanze delle precedenti fasi di lavoro, un piano di trasferibilità dei risultati acquisiti finalizzato a supportare gli Enti Locali nella definizione delle politiche e strategie maggiormente efficaci per la riorganizzazione del sistema logistico locale (domanda ed offerta), sulla base degli strumenti e metodologie che saranno sviluppate all'interno del progetto.

RISULTATI ATTESI

I risultati finali attesi del progetto sono a titolo indicativo ma non esaustivo:

- definire una strategia integrata e condivisa per la pianificazione e gestione del trasporto urbano delle merci secondo principi di efficienza energetica e sostenibilità ambientale attraverso un approccio cooperativo tra *stakeholder* pubblici e privati;
- contribuire alla riduzione degli impatti energetici, ambientali

- e socio-economici legati al trasporto merci in ambito urbano;
- diffondere buone pratiche indirizzate a migliorare la combinazione domanda ed offerta di trasporto merci nelle aree urbane Europee secondo principi dettati dal risparmio energetico;
- definire raccomandazioni e politiche per la Commissione Europea sulle strategie per il risparmio energetico nei trasporti delle merci nelle città. ■

Investimenti pubblici tra prudenza e innovazione

Nei prossimi anni, oltre l'85% degli investimenti pubblici del Paese saranno delegati a Regioni e a Enti locali, con un'ulteriore espansione della quota sul totale già abbondantemente cresciuta rispetto al passato a seguito alle competenze trasferite con la modifica del titolo V della Costituzione. È quindi dal territorio che, nel prossimo futuro, dipenderà una larga parte dello sviluppo del nostro Paese.

Per finanziare questa mole di investimenti sarà necessario - attese le difficoltà dei bilanci pubblici - utilizzare al meglio strumenti finanziari innovativi ed avviare il riordino del patrimonio pubblico. Tutto ciò andrà fatto con una visione di lungo periodo, nella consapevolezza che l'avvenire del Paese dipenderà in misura crescente dalla capacità di assicurare un'alta qualità della vita, a sua volta, funzione del rispetto dell'ambiente, del paesaggio e di sentimenti «forti» verso il patrimonio storico e culturale. Il «federalismo demaniale» e il riordino del patrimonio pubblico - e in generale una maggiore attenzione alla finanza patrimoniale - configureranno un'opportunità economica, ma rappresenteranno anche una grande responsabilità sociale ed etica verso le generazioni presenti e quelle a venire. Il riordino andrà quindi realizzato nella consapevolezza dell'importanza che questo processo avrà nella *longue durée* della nostra comunità.

Parlare di innovazione finanziaria nelle alee della crisi finanziaria che stiamo vivendo desta preoccupazione: sul fronte del debito in questi ultimi 10-15 anni se ne è fatto ampio uso. La trasformazione è cominciata con il recepimento della Direttiva europea sulla liberalizzazione dei servizi finanziari all'inizio degli anni novanta. Da allora banche italiane e banche d'affari straniere hanno conquistato oltre due terzi del mercato del debito locale italiano (precedentemente monopolio quasi esclusivo della Cassa Depositi e Prestiti).

Quale bilancio possiamo fare di questa stagione? Vi sono luci e ombre. Quello che è ora necessario fare è di trarre insegnamenti da quell'esperienza dell'innovazione finanziaria sul debito, per non ripetere gli stessi errori quando si cercherà di ricorrere all'innovazione finanziaria per finanziare gli investimenti e per valorizzare il patrimonio. Per fare ciò ci vorrà prudenza, programmazione e lungimiranza. Sarà necessario creare un centro di programmazione e di consulenza pubblico (forse nella stessa Cassa depositi e prestiti), per evitare gli errori fatti sul fronte del debito. Bisognerà, tuttavia, non illudersi che i costi delle opere e dei servizi possano interamente essere coperti dai privati, perché i privati potranno partecipare, sempre e comunque in una logica di profitto, come è normale che sia, e solo per una quota parte. Le opere pubbliche costano, alcune rendono, ma raramente abbastanza per ripagare se stesse. La loro realizzazione deve passare anche dalla fiscalità generale e dal debito. I beni del patrimonio pubblico potranno sostituire i fondi pubblici necessari, ma solo parzialmente e non per sempre. Va considerato che rappresentano solo una parte (il 5-10% o poco di più) dei beni disponibili, e che in molti casi il loro recupero potrà comportare un costo e non un guadagno.

Il messaggio che gli Autori vogliono dare è un messaggio di prudenza e di invito alla buona gestione, ma anche una raccomandazione ad innovare nelle tecniche e nella impostazione di fondo con l'auspicio che lo Stato, all'atto di mettere tutto ciò nelle mani delle amministrazioni locali, resti vigile e non rinunci ad un ruolo

di programmazione e di controllo del processo.

Il merito maggiore di questo volume progettato da Gianfranco Imperatori - sviluppato ed integrato da Edoardo Reviglio - è quello di dare, attraverso l'analisi scrupolosa e approfondita della finanza locale nel mercato globale, e cioè attraverso un'ottica particolare, una visione di grande e chiara sintesi di quelli che saranno, i *trends* dominanti negli anni 2000 sul piano sociale, politico e istituzionale e che investiranno i problemi di sviluppo del nostro futuro.

Il lavoro degli autori dimostra come si possano sposare insieme analisi tecnicamente accurate e visioni di sintesi ispirate da alte concezioni culturali, che danno il senso della direzione di marcia di lungo periodo della nostra comunità nazionale.

Ci viene proposta una ricostruzione storica molto accurata della nostra vicenda unitaria, a partire dal Medio Evo, dall'età dei Comuni, e della fioritura di uno sviluppo pluralistico locale del Nord e di una struttura centralistica, statalista e burocratica del Sud sotto i re normanni, vengono ricordate le vicende dialettiche tra «individualismo» e «comunitarismo» dell'età moderna contemporanea, l'organizzazione ipercentralistica dello Stato storico che si conclude con il fascismo e l'illusione del «corporativismo autoritario», l'emergere delle esigenze autonomistiche, la nascita del regionalismo fino alla massiccia spinta autonomistica degli anni Novanta che ha aperto la stagione del cosiddetto «federalismo amministrativo», che tra «competenze concorrenti» e «competenze residuali» ha visto le attribuzioni legislative degli enti locali risultare moltiplicate fino a rendere le Regioni gli attori principali dello sviluppo locale ed i problemi della finanza locale centrali nella nuova forma di Stato fortemente autonomistico, o federale.

Un'analisi molto approfondita è dedicata alla struttura ed alla evoluzione del debito locale, agli effetti dell'innovazione finanziaria sui bilanci locali, alle insidie dei derivati e della cosiddetta «finanza creativa», ai debiti sanitari, al cosiddetto «socialismo municipale» ed ai programmi di edilizia sociale.

Un'attenzione particolare è, infine, dedicata alla Cassa Depositi e Prestiti e al suo ruolo in un periodo di marcate difficoltà per la finanza pubblica.

In un quadro complessivo dominato dagli ingenti debiti sovrani e dalla scarsità di risorse pubbliche dovute ad una irrinunciabile politica di rigore finanziario emerge con vigore l'esigenza di una «politica economica sociale» di mercato, che faccia leva sulla «sussidiarietà», non solo verticale, ma orizzontale, favorendo l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base di un principio di sussidiarietà: l'ancora di salvezza della *big society*. La «creatività della società-civile» quale nuova via per la soddisfazione dei nuovi bisogni pubblici in presenza di una ingente debito pubblico che limita le risorse.

L'Italia con le sue potenti organizzazioni cooperative, con le Fondazioni, il forte Terzo settore *no profit* è in ottime condizioni per imboccare con successo questa strada. Il fulcro delle riflessioni di Gianfranco Imperatori, indubbiamente al passo con i tempi, è sempre stato questo: mai ha ritenuto fondata la separazione tra sfera economica e sfera sociale, attribuendo alla prima il compito di produrre ricchezza e alla seconda quello di ridistribuirla; considerando il mercato come una costruzione fondata su una

Ma quale «squadra» per una nuova fase dell'economia?

I contenuti dei singoli capitoli del volume di Gianfranco Imperatori e Edoardo Reviglio sono di una attenta analisi storicistica su quanto politicamente e istituzionalmente è stato fatto rispetto ai temi quali: Federalismo demaniale; Regioni ed il debito della Sanità; il Patrimonio pubblico-locale; l'Edilizia sociale in Italia ed in Europa; le Società partecipate dagli Enti territoriali, ecc.

Alla fine di ogni capitolo ove vengono trattati singolarmente questi temi per chi esercita il mestiere di ricercatore si pone una domanda spontanea: e per il futuro? Cosa possiamo fare per affrontare ciascuno di questi temi? Qualche squarcio viene dalla introduzione di Carlo Azeglio Ciampi, quando scrive:

«Il messaggio che gli Autori vogliono dare è quindi un messaggio di prudenza e di buona gestione, ma anche di innovazione nelle tecniche e nella impostazione di fondo. Si sta mettendo tutto ciò nelle mani delle amministrazioni locali. È auspicabile che lo Stato sia vigile, che non rinunci a un ruolo di programmazione e di controllo del processo».

Nella premessa di Antonio Maccanico si legge:

«E gli scritti raccolti in questo volume danno elementi per una guida sicura per orientarsi nel complesso mondo della finanza locale e dello sviluppo territoriale in un quadro sempre più ampio di globalizzazione dell'economia, di competizione tra Stati e Continenti, di crisi fiscale dello Stato destinata a durare nel tempo».

Entrambi ci pongono però ulteriori interrogativi su come dobbiamo procedere, con quali strumenti e mi sia consentito con quali uomini.

Il nostro cruccio da anni non è quello delle modalità con cui affrontare il debito pubblico. Sappiamo che il risparmio privato è pari al debito pubblico; non è quello della Sanità in quanto sappiamo che ci sono professionalità eccellenti, quello che ci preoccupa è la gestione delle risorse umane e dei mezzi, non è quello delle infrastrutture in quanto ci è chiaro che il rilancio passa attraverso una grande azione di recupero su 13 grandi aree urbane e sulla finanza di progetto.

L'interrogativo che ci poniamo è su quale «squadra» di uomini possiamo contare per una nuova fase dell'economia del Paese?

visione sistemica della politica di sviluppo, tralasciando visioni di corto periodo per dare risalto ai veri motori dello sviluppo di medio e lungo termine (ricerca, innovazione, cultura). Per il futuro prevedibile è certo che una linea di rigore della finanza pubblica, comprensiva delle istituzioni locali, sarà irrinunciabile.

Il Welfare fondato sulla sussidiarietà - e cioè sulle organizzazioni della società civile - consentirà di concentrare le risorse pubbliche disponibili sulle grandi infrastrutture materiali e immateriali indispensabili alla crescita, senza la quale non può esservi un futuro per il Paese in un quadro sempre più ampio di globalizzazione dell'economia, di crisi fiscale dello Stato destinata a durare nel tempo, di competizione crescente tra Stati e Continenti.

La storia della Cassa depositi dimostra come l'Istituzione sia parte integrante della storia economica del nostro Paese. Gli Autori sono convinti che ciò possa e debba continuare ad essere. Una grande banca pubblica al servizio dell'interesse generale e capace di sostenere investimenti di lungo periodo con rendimenti «calmierati» capace di operare in diversi settori della finanza per gli enti locali e per le grandi opere con strumenti e competenze innovative. Questa è la strada che si profila per il suo futuro.

Per colmare il deficit infrastrutturale del nostro Paese sarà necessario reperire nuove risorse che pesino il meno possibile sul bilancio dello Stato. Ciò sarà possibile anche attraverso il rilancio della Cassa, con lo sviluppo di nuove strutture di finanziamento e di nuovi strumenti di finanza innovativa. Nel volume ne vengono individuate alcune tipologie: (1) finanziamento di grandi opere con debito, emissione di titoli e/o partecipazione all'*equity* di iniziative di *project financing*; (2) sviluppo di fondi di sviluppo urbano, di fondi infrastrutture e del *project financing* a livello locale che facciano leva sui beni del patrimonio pubblico e sulle risorse private; (3) partecipazione al processo di dismissione del patrimonio immobiliare pubblico e al Piano Casa per la costruzione di alloggi di edilizia sociale (4) sostegno alle PMI, (5) ruolo di «assicuratore» tramite schemi di garanzia e fondi di credito agevolato (6) partecipazioni in iniziative europee; e (7) gestione di partecipazioni strategiche dello Stato.

È necessario lanciare un piano di lungo periodo per il Paese e la Cassa può diventarne un importante strumento di realizzazione. Appare, tuttavia, necessario un ulteriore passaggio di trasformazione della sua struttura organizzativa e dei suoi obiettivi strategici. La Cassa si deve configurare come un *player* di lungo periodo disposto a investire in progetti di interesse generale con ritorni adeguati, ma non speculativi, con un ruolo «complementare» e non in concorrenza con il sistema bancario privato. Nel fare questo, la Cassa potrebbe essere affiancata da altri soggetti con caratteristiche simili quali d esempio le Fondazioni bancarie.

La necessità di investimenti con orizzonti di lungo periodo e, quindi, a redditività differita, caratterizzati, in generale, da esternalità positive per il sistema economico e sociale, concludono gli Autori, richiede l'assunzione di un nuovo ruolo dello Stato nell'economia, attraverso la messa in comune di istituzioni finanziarie capaci di co-investire con i privati in progetti di interesse generale, con l'utilizzo di strumenti finanziari innovativi che pesino il meno possibile sul bilancio pubblico del Paese.

Il paradigma di politica economica è cambiato. Il capitalismo finanziario degli azionisti (caratterizzato da orizzonti di breve

periodo) è in crisi. Appare essenziale recuperare elementi progettuali e di lungo periodo tipici del capitalismo continentale. Lo Stato - ovvero il settore pubblico nella concezione moderna (Governo centrale, Regioni, Enti locali, Unione Europea) - deve tornare ad assumere un ruolo di regia, a fianco del mercato, nello sviluppo delle infrastrutture del nostro Paese, ed in generale, dell'Europa.

Gianfranco Imperatori e Edoardo Reviglio, prefazione di Carlo Azeglio Ciampi, premessa di Antonio Maccanico
La finanza locale nel mercato globale. Lo sviluppo del territorio in tempo di crisi: una sfida per l'Italia

PRESENTATO IL QUADERNO 21 DEL FREIGHT LEADERS COUNCIL

Incentivare l'informatica per migliorare economia e sicurezza con la logistica

Un maggiore impiego dell'informatica nel trasporto delle merci potrebbe ridurre i costi, aumentare l'operatività, ottimizzare i viaggi a vuoto, alzare i livelli di sicurezza nella circolazione e nel trasporto di merci pericolose. Per questo va incoraggiata, incentivando l'uso del Telepass, allargando l'offerta di Isoradio, incrociando i dati disponibili per combattere l'abusivismo e le irregolarità, ma soprattutto facendo crescere una cultura della logistica in Italia ancora carente e standardizzando l'infrastruttura telematica.

LA QUINTA MODALITÀ DI TRASPORTO

Sono queste le proposte avanzate dal Freight Leaders Council, l'associazione che riunisce le aziende leader della filiera della logistica (produttori, caricatori, operatori, trasportatori, gestori di infrastrutture per tutte le modalità), nel convegno di presentazione del Quaderno 21 dell'associazione, «Informatica nella Logistica. La 5ª modalità di trasporto», svoltosi il 9 giugno scorso a Roma, nella prestigiosa cornice del Tempio di Adriano, alla presenza di operatori ed esperti del settore.

L'informatica, dunque va considerata come una quinta modalità di trasporto, ma in Italia stenta a diffondersi, non tanto per arretratezza delle tecnologie (che in realtà sono disponibili e sottoutilizzate), quanto per una cultura logistica «ancora latitante», di un mercato logistico «estremamente frammentato», della mancanza di comunicazione lungo la filiera, dell'assenza di una governance che gestisca e coordini i processi.

Si tratta in primo luogo di una serie di interventi semplici e poco costosi (i *low hanging fruits*), come una maggiore diffusione nell'uso del **Telepass**, obbligandone l'installazione in tutte le auto a noleggio (come in California), incentivandolo attraverso una riduzione dei pedaggi o legandolo ai benefici della rottamazione, se proprio non si vuole prevederlo come accessorio obbligatorio. Allargando il campo tecnologico, si potrebbe usare il telefono cellulare come mezzo di pagamento. Un altro strumento di semplice impiego è **Isoradio**, che però dovrebbe coprire tutta la rete autostradale. Attualmente, infatti, in molte aree, soprattutto del Meridione la ricezione è scarsa o assente, mentre sull'autostrada del Brennero le radio locali trasmettono un bollettino ogni due ore.

Anche nei **controlli** l'informatica può facilmente ed efficacemente contribuire alla funzionalità del sistema, combattendo abusivismo e irregolarità nell'autotrasporto, attraverso l'incrocio dei dati relativi all'iscrizione all'albo autotrasportatori (elemento visionabile dal sito dell'Albo) con i dati in possesso dell'Inps e Inail relativi ai pagamenti contributivi.

Una seconda linea d'intervento è la necessità di una maggiore diffusione di una **cultura logistica** in Italia, dove la maggior parte delle imprese anziché «assumere un ingegnere esperto

di logistica, che cerca di abbattere i costi reinventando e ottimizzando i flussi materiali ed immateriali», preferisce «dare il magazzino in outsourcing al costo più basso possibile». È, infatti, purtroppo evidente che in Italia «la logistica venga ancora vista più come un costo da tagliare che non come una possibile arma vincente per andare sul mercato» e «molte aziende scelgono di vendere franco fabbrica, disinteressandosi della consegna al cliente».

Il terzo settore d'intervento, il più strategico, è quello della **standardizzazione** dell'infrastruttura telematica (così come l'infrastruttura ferroviaria la cui standardizzazione è alla base del suo successo), nella consapevolezza, afferma il Quaderno 21 del FLC, che «nel mondo moderno le infrastrutture virtuali sono importanti come quelle reali, le strade sono importanti quanto le *autostrade per i bit*». Lo standard serve per la protezione degli investimenti: infrastruttura non è solo hardware, ma anche protocolli standard.

CARENZA DI CULTURA LOGISTICA

Nel suo intervento introduttivo, la presidente del Freight Leaders Council, **Roberta Gili**, ha sottolineato che «c'è un elemento che drammaticamente riemerge in ogni studio, in ogni dibattito: il problema della cultura, declinato in molte varianti».

- da un lato c'è una larga parte della committenza che vede la logistica solo come un costo e una scocciatura di cui disfarsi al più presto possibile per una erronea distorta percezione,
- poi c'è il tema della cultura intesa come conoscenza, competenza (*know-how*) dove ci sono molti gap da colmare con adeguata formazione,
- infine abbiamo un problema culturale inteso come valoriale, comportamentale legato cioè all'atteggiamento individualistico, fatto di gelosie e localismi, posizioni protezionistiche e corporative, di tanta parte di aziende e associazioni le quali vedono solo il proprio orticello, il proprio particolaristico senza guardare oltre.

Questo è forse il problema più difficile da sradicare perché è dilagante, ma bisogna alzarsi di livello e sforzarsi di guardare il quadro complessivo in una logica di assoluta complementarità ed integrazione perché il perdurare di questo atteggiamento, che emerge anche nel quaderno 21, danneggia tutto il sistema e tutti noi. I numeri lo dimostrano: 40 miliardi è la stima dell'inefficienza logistica, per non parlare poi della concorrenza internazionale.

«Troppo spesso», ha concluso Gili, « dimentichiamo che siamo tutti parte di un sistema. Non vorrei ricordare l'apologo di Menenio Agrippa, ma questo tempio romano sicuramente mi ispira: siamo come un corpo umano. È necessario un cambio mentale o ci perdiamo tutti». ■

Gli effetti del nuovo Piano nazionale della logistica 2011-2020 sul Friuli Venezia Giulia

La presentazione del documento del governo a operatori e istituzioni locali è stata l'occasione per spostare il confronto su problemi e richieste di soluzioni. A iniziare dalla proposta di mettere mano da subito alle infrastrutture ferroviarie esistenti nel Porto di Trieste, per movimentare fino a 1,5 milioni di teu e di snellire l'iter per la realizzazione delle infrastrutture.

di PAOLO SARTOR

RIDURRE GLI SPRECHI DELLA LOGISTICA e puntare sui retroporti. Questa la ricetta indicata dal Sottosegretario Bartolomeo Giachino nel delineare il futuro dei traffici portuali in Italia e nel Friuli Venezia Giulia. Il convegno tenutosi lo scorso giugno nella sede dell'ente camerale è servito a presentare il nuovo Piano nazionale della logistica ma anche a fornire e raccogliere dagli operatori e istituzioni locali alcuni elementi di indirizzo strategico in materia di logistica, portualità e trasporto merci. «Si tratta in sostanza», ha spiegato Giachino, «di mettere mano all'intero sistema economico, combattendo l'inefficienza e facendo fermare le merci per lavorarle nei retroporti, facendone aumentare il valore aggiunto».

Gli interventi del convegno hanno quindi spostato il confronto su problemi e richieste di soluzioni a problemi di carattere locale. A iniziare dalla proposta del neosindaco di Trieste, Roberto Cosolini, che ha ancora una volta evidenziato la necessità di mettere mano da subito alle infrastrutture ferroviarie esistenti, con provvedimenti che nel Porto di Trieste, consentirebbero di movimentare fino a 1,5 milioni di TEU. Secondo il prof. Maurizio Maresca, vicepresidente di Unicre-

dit Logistics bisogna snellire l'iter per la realizzazione delle infrastrutture altrimenti i traffici seguiranno altre rotte.

Tesi sposata anche dall'assessore regionale Riccardo Riccardi: «Sono d'accordo, tanto è vero che il Piano regionale della logistica, che abbiamo già completato, parla per la prima volta non solo di trasporti, ma di logistica e trasporti».

Il presidente della Camera di commercio di Trieste, Antonio Paoletti, e la relazione di Maurizio Salce (Presidente dell'Agenzia del mare dello stesso ente) hanno invece evidenziato punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce per l'applicazione del Piano nazionale al territorio regionale, mettendo ancora una volta in guardia gli addetti ai lavori sul processo di progressiva marginalizzazione che il Friuli Venezia Giulia sta subendo rispetto ai principali mercati europei. Tra gli interventi programmati se ne segnalano due - nell'ordine quello dell'Assessore alle infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia, Riccardo Riccardi, e quello del presidente dell'Interporto di Cervignano del Friuli SpA, Tullio Bratta, dei quali il presente articolo fornisce una articolazione più dettagliata.

LA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA: LE POLITICHE PER LA LOGISTICA

Sempre più la logistica rappresenta un elemento di strategia nell'ambito dello sviluppo economico territoriale di un Paese ed in modo particolare per una Regione come il Friuli Venezia Giulia, che per la sua configurazione geografica e per la sua struttura economica è oggi un punto di richiamo strategico a livello europeo. Il ruolo futuro della Regione - e la sua stessa specialità - si giocano proprio nella capacità di sfruttare questa occasione storica, costruendo e strutturando con i servizi un'adeguata piattaforma logistica. Sulla progettualità non vi sono grandi divisioni, l'azione strategica ammette variabili irrilevanti, ma diventa fondamentale trovare un modo

adeguato per condividere le scelte di fondo tra i diversi attori coinvolti nel processo logistico.

Paolo Sartor è docente all'Università di Bolzano, consulente aziendale di logistica distributiva, è autore di numerose pubblicazioni su riviste scientifiche, collabora regolarmente con alcune testate specialistiche nel settore della logistica e del trasporto merci; è docente accreditato ai corsi di formazione manageriale organizzati dall'Albo Nazionale Autotrasporto Merci.



Gli effetti del nuovo Piano della Logistica 2011-2020 sul Friuli-Venezia Giulia



È quindi necessario che il sistema logistico (infrastrutture e servizi) e chi lo governa - *in primis* la Regione - si doti di uno strumento in grado di coordinare e rappresentare gli interessi degli *stakeholders* in materia logistica.

La Regione in estrema sintesi deve promuovere dei tavoli di concertazione, per costruire assieme a tutti i soggetti interessati una strategia condivisa nel settore dei trasporti e della logistica.

In un quadro generale di risorse finanziarie scarse e di recessione economica e finanziaria a livello internazionale, le scelte strategiche che la Regione deve perseguire in materia logistica, devono in primo luogo elencare le priorità di intervento (come ad esempio: manutenzione delle infrastrutture, eliminazione di colli di bottiglia) ed in secondo luogo perseguire obiettivi di efficacia immediata e non differiti nel tempo. In pratica azioni semplici, snelle e veloci. L'assessore alle infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici, Regione Friuli Venezia Giulia, Riccardo Riccardi, ha quindi puntato il dito sul tema della promozione della competitività portuale e, in particolare, dei sistemi del Nord Tirreno e dell'Alto Adriatico.

Su tale aspetto Riccardi ha ribadito e rimarcato il grande sforzo che la Regione sta conducendo nella valorizzazione dei porti di Trieste e Monfalcone, con una sottolineatura particolare su tre temi che paiono di assoluta rilevanza:

- il recentissimo via libera dell'esecutivo regionale all'iniziativa del superporto e al conseguente schema di decreto legislativo che dovrebbe formalizzare a breve l'assenso del governo centrale su tale proposta;
- la reiterata richiesta di un finanziamento del CIPE che consenta lo sblocco del primo lotto della piattaforma logistica del porto di Trieste;
- l'individuazione di una corsia privilegiata che consenta la rapida approvazione del nuovo Piano regolatore del porto di Trieste.

Infine l'Assessore ha voluto rimarcare la centralità strategica per la Regione Friuli Venezia Giulia di due grandi progetti e precisamente:

- la prosecuzione a Sud del Corridoio adriatico-baltico e del riconoscimento di tale asse tra i corridoi prioritari nell'ambito della prossima revisione delle reti TEN;
- l'assoluta rilevanza strategica dello sviluppo tra le piattaforme logistiche nazionali della Piattaforma Nord Est, comprensiva di tutte le strutture nodali che la compongono: ovvero i porti di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro; gli interporti di Cervignano, Ferneti, Gorizia e Pordenone; l'aeroporto di Ronchi dei Legionari e l'annesso Polo intermodale (di cui oramai certa la realizzazione attesa, grazie alla recente e favorevole decisione comunitaria).

ADOPTARE UN APPROCCIO SISTEMICO NELLA GESTIONE E PIANIFICAZIONE DEGLI INTERVENTI

In apertura del suo intervento il dottor Tullio Bratta, presidente di Interporto di Cervignano del Friuli SpA, ha fatto alcune considerazioni di carattere generale in merito al Piano Nazionale della Logistica. «Esprimo una generale positività al Piano», ha precisato Bratta, «lo trovo un documento concreto, organico e razionale nell'affrontare tutto lo spettro delle problematiche con un approccio scientifico e di prospettiva. Particolarmente interessanti anche le considerazioni sulla strategicità del trasporto ferroviario quale strumento vitale ed indispensabile per un efficientamento della logistica. Purtroppo è quasi assente la valutazione sull'impresa ferroviaria privata quale *asset* importante per lo sviluppo futuro della logistica; assolutamente condivisibile anche l'assioma: più traffico ferroviario uguale meno costi».

Al contempo per una Regione di confine come il Friuli Venezia Giulia esiste l'urgente necessità di bloccare l'abusivismo dei concorrenti esteri, soprattutto nel traffico camionistico. Secondo il presidente dell'Interporto di Cervignano del Friuli SpA, l'attuale configurazione del sistema logistico regionale si articola su una serie di infrastrutture e di società di servizi che operano il più delle volte scollegate tra loro e senza produrre alcun tipo di virtuosa ed efficace sinergia.

Attualmente non sono progettate iniziative volte alla specializzazione delle varie attività e nel contempo non sono nem-

meno progettate azioni di integrazione, sinergia o razionalizzazione delle infrastrutture presenti sul territorio regionale. Le vere priorità secondo Bratta si riassumono nella definizione di un soggetto a cui affidare la gestione centralizzata dei tre porti regionali e conseguente definizione/attuazione del piano regolatore e/o di progetti definitivi e condivisi per le infrastrutture portuali, nella risoluzione della viabilità per un secondo accesso stradale dal casello autostradale di Porpetto (sulla A4 Venezia-Trieste) alla zona industriale dell'Aussa Corno ed infine nel piano di decollo di una impresa ferroviaria regionale cargo.

Sul fronte marittimo i tre porti regionali, (peraltro distanti non più di 25 miglia), vengono gestiti in maniera autonoma, senza che sia presente la benché minima integrazione funzionale e/o operativa.

Il porto di Trieste, con fondali fino a 18 metri, opera prevalentemente ed è specializzato per i prodotti petroliferi, per il traffico di container e per i traghetti che trasportano automezzi soprattutto da e per la Turchia e la Grecia.

La movimentazione di merci alla rinfusa è di scarso rilievo nonostante la disponibilità di banchine e di fondali.

I collegamenti ferroviari sono limitati e non sempre agevoli e comunque di difficile accesso al molo VII *terminal* contenitori; i collegamenti stradali sono invece sufficienti a garanti-

... «Occorre abbandonare», ha detto Bratta, «la logica del ripianamento delle perdite di bilancio a carico del pubblico per mettere a disposizione incentivi mirati per i tutti i soggetti».

re una buona circolazione in rapporto agli attuali volumi di traffico.

Vi sono notevoli problemi per la movimentazione dei vagoni in ambito portuale con sovrapposizioni di più soggetti.

Manca ad oggi una impresa ferroviaria regionale che possa operare con competitività a costi ragionevoli per il movimento da e per i confini e da e per le zone industriali/interporti della Regione Friuli Venezia Giulia.

Il porto di Monfalcone ha fondali di 11,5 metri e movimentata soprattutto rinfuse quali rottami di ferro, legname, cellulosa, fertilizzanti, laminati e brame ed ha una linea dedicata allo sbarco ed all'imbarco di autovetture.

È in fase di realizzazione un molo d'attracco per i traghetti Ro-Ro. I collegamenti ferroviari sono sufficienti ma necessiterebbe una forte implementazione. L'area garantisce una buona viabilità stradale, ma sono insufficienti le disponibilità di aree e magazzini a supporto dei traffici portuali.

Porto Nogaro soffre di grossi limiti naturali per il pescaggio, attualmente limitato a soli 6 metri ma che anche a seguito degli auspicati dragaggi, non potrà superare i 7,5 metri e quindi ricevere navi superiori alle 8.000-10.000 tonnellate.

Sono in fase di realizzazione nel porto le banchine «ex Pittini» a servizio della piattaforma logistica.

Il collegamento ferroviario richiede un urgente trasferimento del tracciato dall'attuale percorso cittadino ad uno esterno in collegamento diretto con l'Interporto di Cervignano del Friuli.

Nell'area regionale sono presenti diversi interporti che operano scollegati tra loro e soprattutto scollegati dalle restanti strutture logistiche regionali. Prima di effettuare qualsiasi valutazione secondo il presidente dell'Interporto di Cervignano SpA, si rende indispensabile monitorare l'attuale movimento negli ambiti delle strutture interportuali per cercare di capire i vari flussi. In particolare vanno verificate le sovrapposizioni e le possibili sinergie oggi ottenibili con una regia unica che focalizzi i reali contesti necessari di intervento e/o di razionalizzazione nella visione più ampia della piattaforma logistica regionale, sia attuale che futura.

«Occorre abbandonare», ha detto Bratta, nelle sue conclusioni, «la logica del ripianamento delle perdite di bilancio a carico del pubblico per mettere a disposizione incentivi mirati per i tutti i soggetti». ■

Paolo Sartor
paolosart@tin.it

Il Fondo di garanzie per le PMI Sezione speciale autotrasporto

di GIANLUIGI BASSI

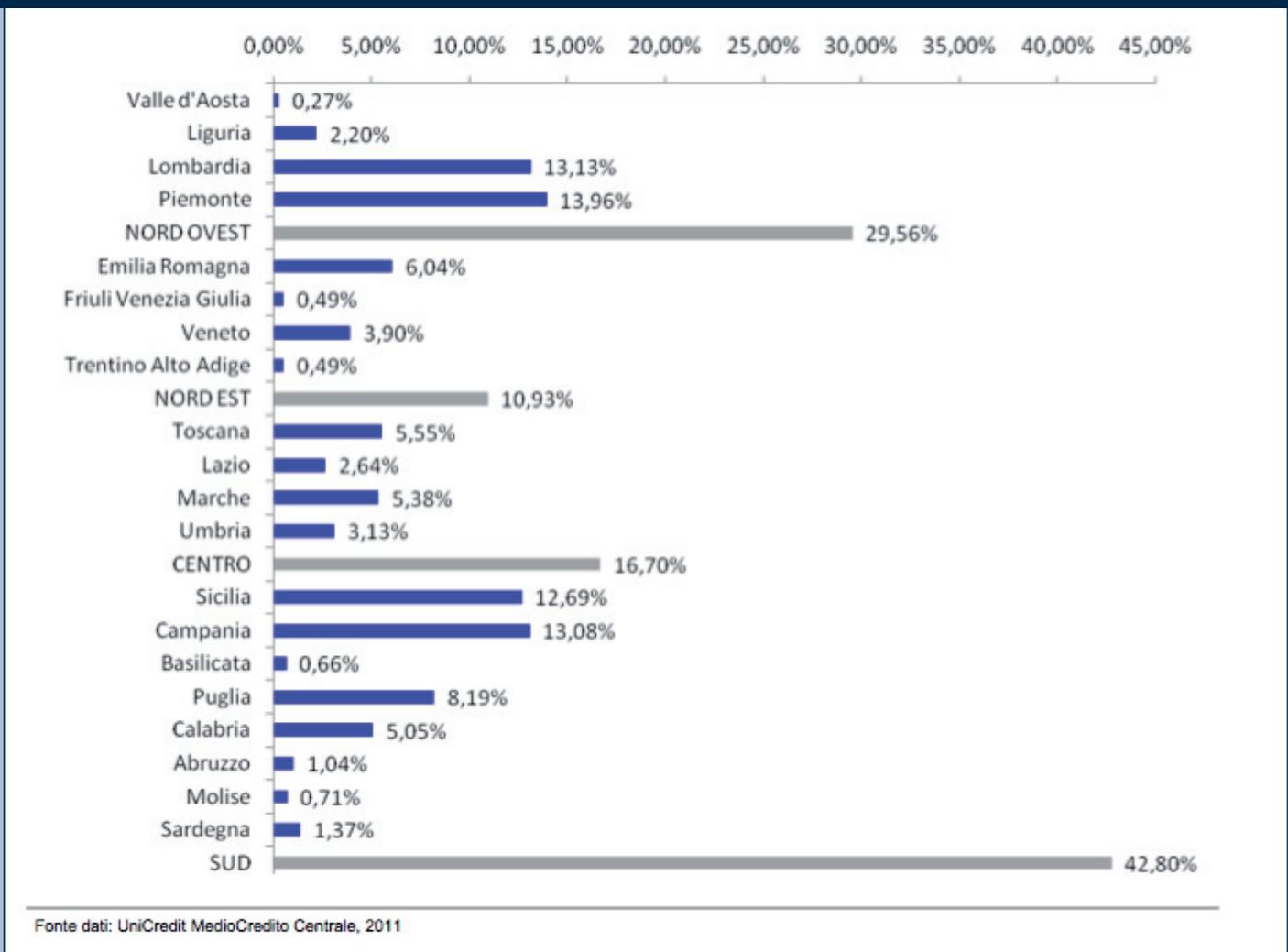
A partire dal 2009, è stata istituita una Sezione Speciale del Fondo centrale di garanzia per le PMI dedicata alle piccole e medie imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi. Le domande accolte sono cresciute costantemente dal 10 dicembre 2009: si attesta a 1.820 il numero di operazioni complessiva-

mente accolte fino al 30 giugno 2011 (231 operazioni registrate fino a marzo 2010, e 816 quelle censite fino a settembre 2010), a fronte di circa 221 milioni di euro di finanziamenti e di oltre 130 milioni di euro di garanzia, utilizzando un plafond di circa 8,15 milioni di euro.

LA LOCALIZZAZIONE

Il numero delle domande dimostra (in linea con i periodi precedenti) una netta prevalenza del Sud rispetto alle altre aree. In particolare, grazie al contributo di Sicilia (231), Campania (238) e Puglia (149), nelle regioni del Sud si registra il 42,8% del totale delle domande. A livello regionale, notevoli le performance di Piemonte (254) e Lombardia (239).

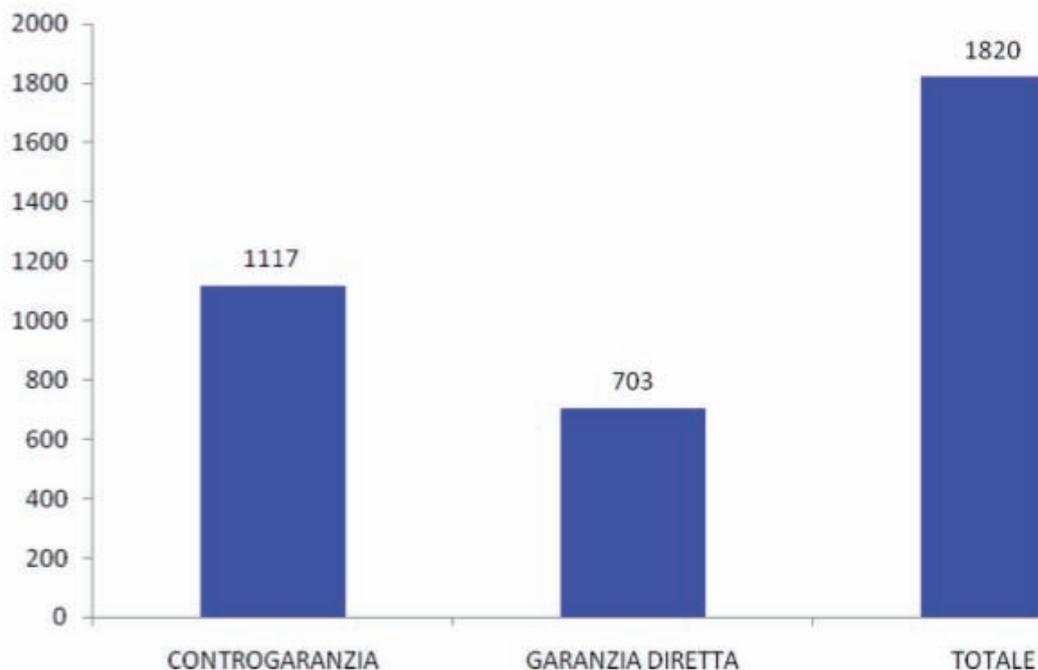
Grafico 1. Domande accolte per regione e area territoriale. 01.12.2009-30.06.2011 (%)



LA TIPOLOGIA DELLE GARANZIE CONCESSE

Le operazioni di controgaranzia rappresentano il 61,37% del totale rispetto al 38,63% di quelle per garanzia diretta.

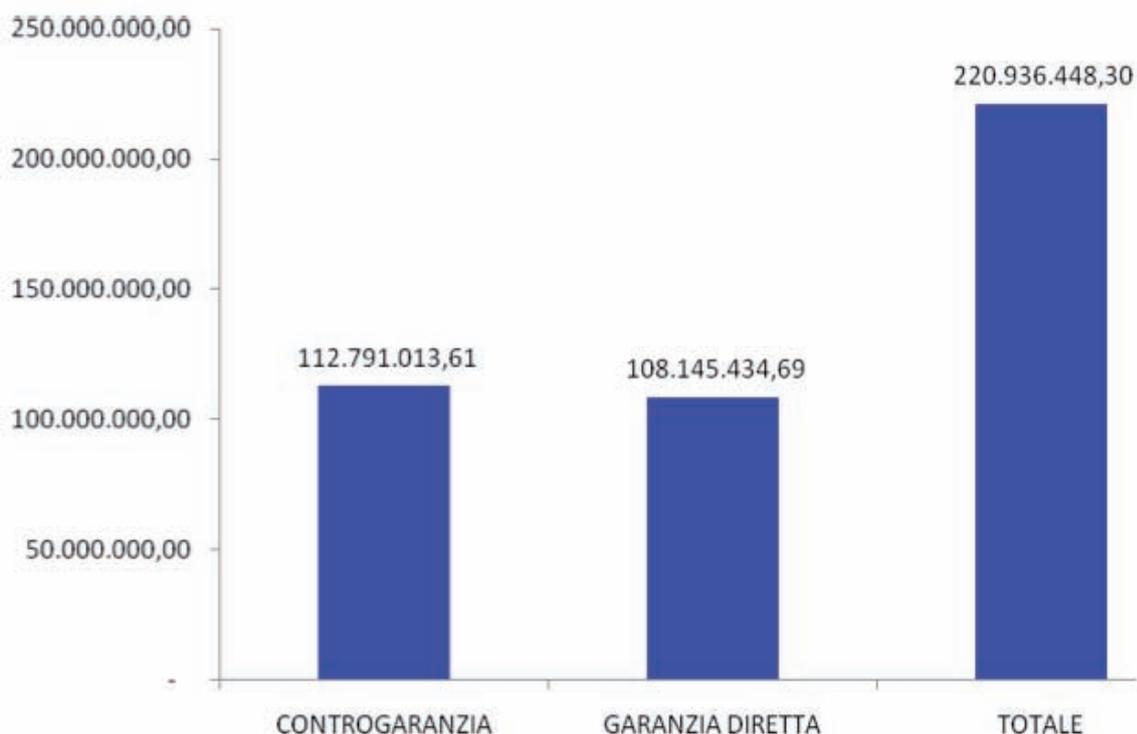
Grafico 2. Domande accolte per tipologia di garanzia. 01.12.2009-30.06.2011 (%)



Fonte dati: UniCredit MedioCredito Centrale, 2011

Il divario si attenua per quanto riguarda i finanziamenti garantiti, a fronte dei quali si registra una leggera prevalenza della controgaranzia (51,05%) rispetto alla diretta (48,95%).

Grafico 3. Finanziamenti accolti per tipologia di garanzia. 01.12.2009-30.06.2011 (%)

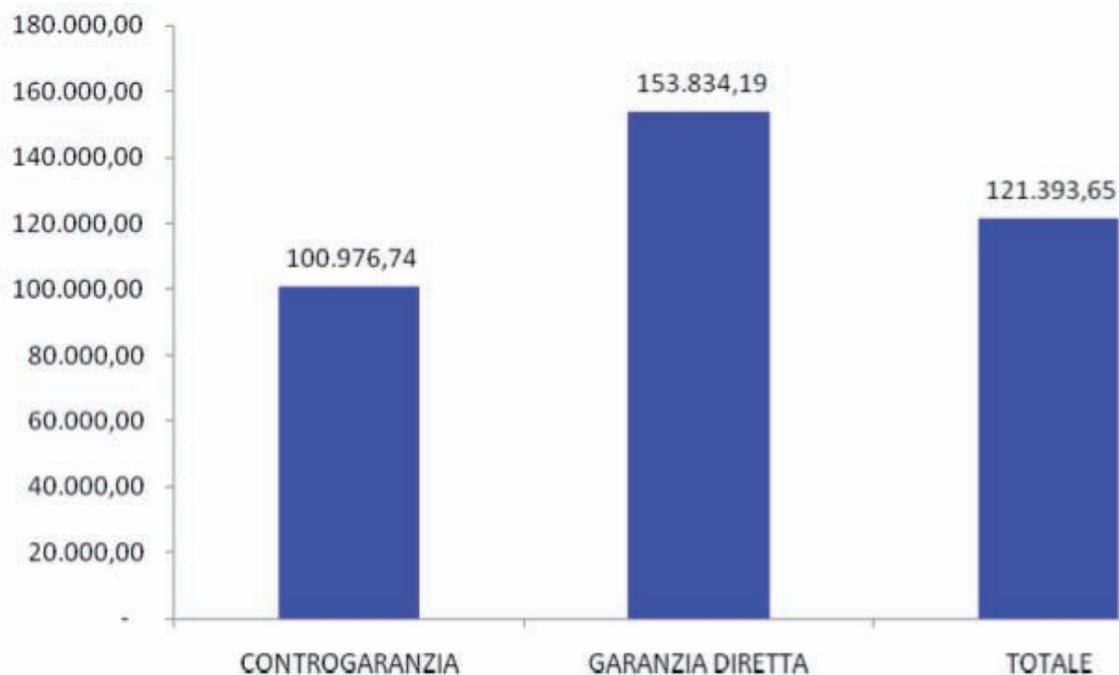


Fonte dati: UniCredit MedioCredito Centrale, 2011



Le operazioni di controgaranzia sono contraddistinte da un importo medio di finanziamento di € 100.974,74, pari a circa i due terzi dell'importo medio di finanziamento assistito da garanzia diretta di € 153.834,19.

Grafico 4. Finanziamenti medi accolti per tipologia di garanzia. 01.12.2009-30.06.2011 (%)

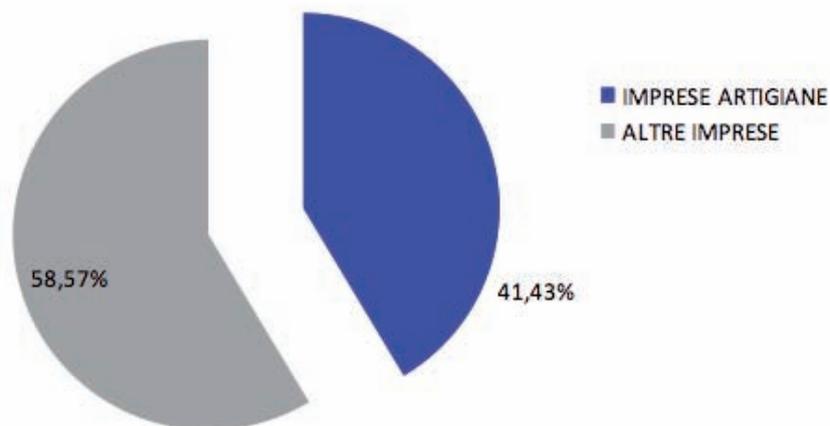


Fonte dati: UniCredit MedioCredito Centrale, 2011

LE IMPRESE ARTIGIANE

Le operazioni relative alle imprese artigiane, di importo medio di € 62.597,46, rappresentano poco più dei due quinti del totale (754 operazioni contro le 1066 effettuate dalle altre tipologie di imprese) a fronte del 17,28% registrato sull'intera operatività del Fondo nello stesso periodo. L'importo medio dei finanziamenti garantiti relativi alle altre tipologie di impresa è molto più elevato ed è pari ad € 162.981,21.

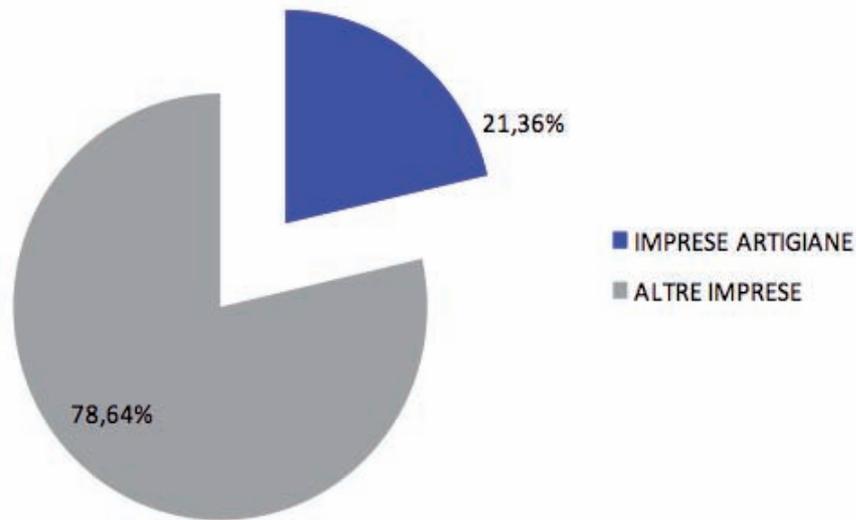
Grafico 5. Operazioni accolte per tipologia di impresa. 01.12.2009-30.06.2011 (%)



Fonte dati: UniCredit MedioCredito Centrale, 2011

In relazione agli importi finanziati oggetto di intervento del Fondo, le imprese artigiane coprono più di un quinto del totale (€ 47.198.481,61 contro € 173.737.966,69 relativi alle altre tipologie di imprese).

Grafico 6. Finanziamenti accolti per tipologia di impresa. 01.12.2009-30.06.2011 (%)

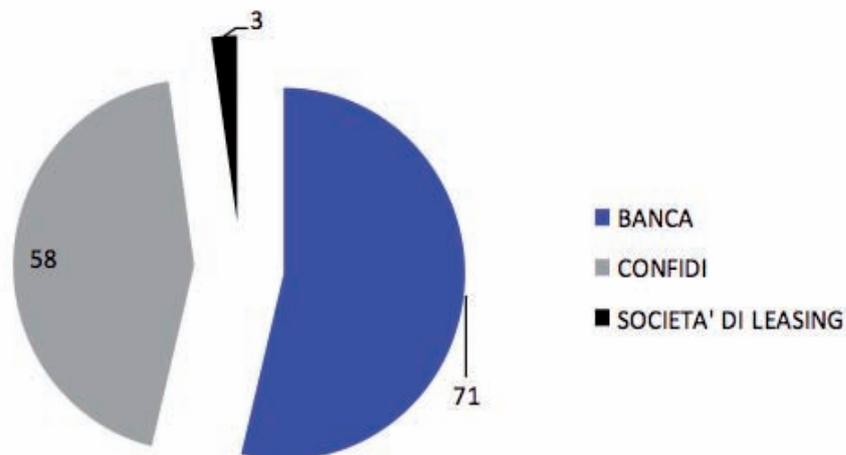


Fonte dati: UniCredit MedioCredito Centrale, 2011

I SOGGETTI RICHIEDENTI

Il numero degli operatori economici è quasi raddoppiato, passando dagli 85 soggetti al 30 settembre 2010 agli attuali 132, nell'ambito dei quali sono rappresentati tutti i maggiori gruppi bancari italiani ed i maggiori confidi collegati alle principali associazioni di categoria. Dei 132 operatori diversi, 58 sono confidi (1117 domande), 71 banche (524) e 3 società di *leasing* (179).

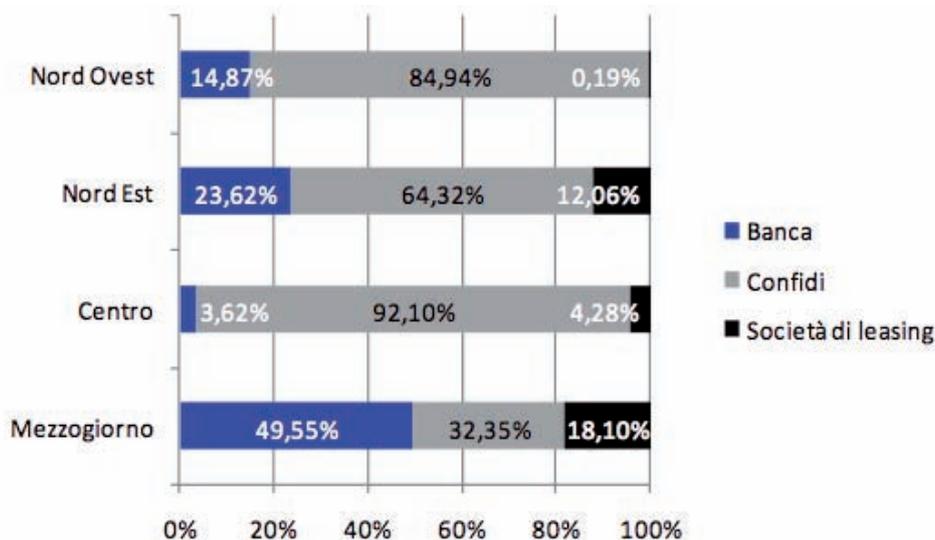
Grafico 7. Soggetti richiedenti per tipologia di operatore. 01.12.2009-30.06.2011 (%)



Fonte: UniCredit MedioCredito Centrale, 2011

Nelle regioni del Sud si registra una forte prevalenza delle richieste di garanzia diretta presentate da banche e società di *leasing*. La netta prevalenza della controgaranzia nelle regioni del Centro può essere ricondotta, invece, all'applicazione, per le Regioni Lazio e Toscana, della «lettera r» dell'art. 18, comma 1 del d. lgs. n. 112/98¹.

Grafico 8. Distribuzione delle domande accolte per ripartizione territoriale e tipologia di soggetto richiedente. 01.12.2009-30.06.2011 (%)

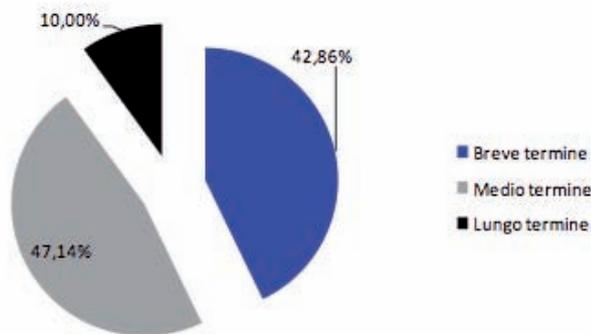


Fonte: UniCredit MedioCredito Centrale, 2011

LE DURATE

Le operazioni a medio e lungo termine rappresentano poco meno del 60% del totale. In particolare, le operazioni a breve termine (780) rappresentano il 42,86% con un importo medio di € 96.317,81; quelle a medio termine (858) il 47,14% con un importo medio pari a € 115.762,79; le operazioni a lungo termine (182) costituiscono il rimanente 10% con un importo medio di € 255.407,02.

Grafico 9. Distribuzione delle domande accolte per durata delle operazioni. 01.12.2009-30.06.2011 (%)

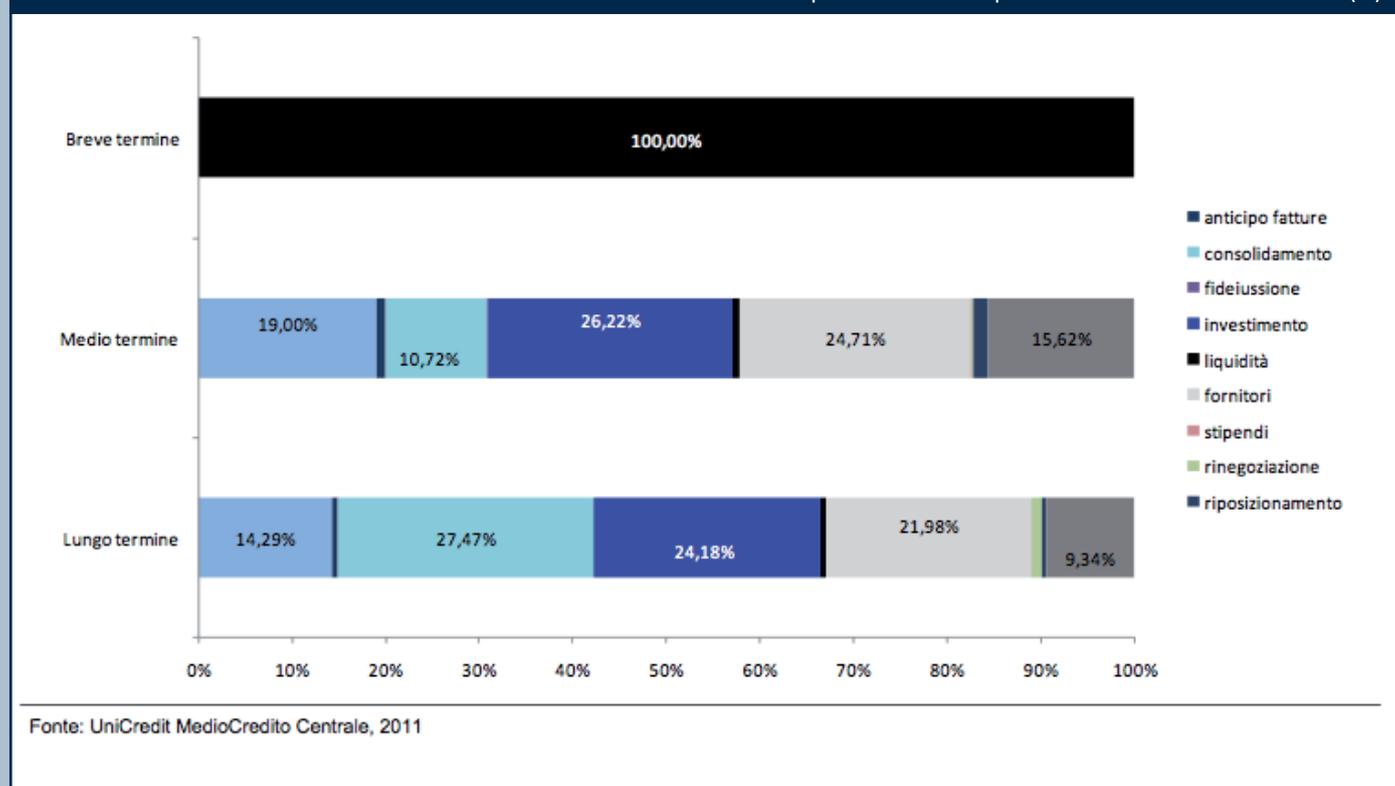


Fonte: UniCredit MedioCredito Centrale, 2011

¹ In base a tale norma, sono conservate allo Stato le funzioni amministrative concernenti la gestione del Fondo di garanzia per le PMI, mentre sono individuate, con delibera della Conferenza Unificata per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome, tenuto conto dell'esistenza di fondi regionali di garanzia, le regioni sul cui territorio il Fondo limita il proprio intervento alla controgaranzia dei predetti fondi regionali e dei Confidi. Lazio e Toscana rientrano in quest'ultima fattispecie.

LE FINALITÀ (ANCHE IN RELAZIONE ALLA DURATA) delle operazioni a breve termine (780) rappresentano il 60% del totale. In particolare, le operazioni a breve termine (780) rappresentano il 42,86% con un importo medio di € 96.317,81; quelle a medio termine (858) il 47,14% con un importo medio pari a € 115.762,79; le operazioni a lungo termine (182) costituiscono il rimanente 10% con un importo medio di € 255.407,02.

Grafico 10. Distribuzione delle finalità di intervento delle domande accolte per durata delle operazioni. 01.12.2009-30.06.2011 (%)



Gianluigi Bassi
trasporti@confartigianato.it

Gianluigi Bassi è Segretario Generale della Federazione Confartigianato Trasporti Logistica e Mobilità e Segretario Generale aggiunto dell'Unatras. È anche rappresentante delle Associazioni dell'autotrasporto nel Comitato di Gestione del Fondo di Garanzia per le piccole medie imprese e membro della Consulta Generale dell'autotrasporto e la logistica e del Comitato Centrale dell'Albo degli autotrasportatori.



È una società a responsabilità limitata che opera nel settore degli studi e ricerche per l'economia applicata ai trasporti, per la sicurezza e la FORMAZIONE PROFESSIONALE manageriale, tecnico logistico, telematica applicata, giuridico amministrativo.

Nel corso degli anni ha messo a punto modelli formativi per il TPL, la logistica, il trasporto merci, l'attività di organizzazione per conto di enti ed istituzioni pubbliche, Ministeri, Regioni, Province, Comuni, nonché di aziende private.

Ha sede a Grumo Nevano (NA) in via Risorgimento n° 46

r.giordano@antaressafety.eu

14/16 SETTEMBRE 2011

ZEROEMISSION ROME

Roma

Manifestazione dedicata a energie rinnovabili, sostenibilità ambientale, lotta ai cambiamenti climatici.

www.zeroemissionrome.eu/it_zer/

22/24 SETTEMBRE 2011

ENERGETHICA

Firenze

Evento nazionale dedicato alle tecnologie e alle soluzioni utili per il risparmio energetico e ai metodi per la produzione di energia da fonti rinnovabili.

www.energethica.it/index_EE_fiera_it.htm/

27/29 SETTEMBRE 2011

HOLLAND TRANSPORT & LOGISTIC SHOW

Rotterdam (Olanda)

Esposizione internazionale di soluzioni per la catena logistica.

www.transportonline.com/news/docs/Holland%20transport_eng.pdf

5/7 OTTOBRE 2011

MACFRUT 2011

Cesena

28° edizione della maggior rassegna del bacino del Mediterraneo, dedicata alla filiera ortofrutticola.

www.macfrut.com/

16/20 OTTOBRE 2011

18° ITS WORLD CONGRESS ON ITS

Orlando (USA)

Congresso internazionale annuale dedicato ai sistemi intelligenti di trasporto.

www.itsworldcongress.org/

11/14 OTTOBRE 2011

PPI TRANSPORT SYMPOSIUM

Amsterdam (Olanda)

Salone e conferenza dedicata alla produzione logistica globale, organizzata da RISI, in collaborazione con IFTPA.

www.risiinfo.com/events/transport_symposium/

24/25 OTTOBRE 2011

MOBILITYTECH 2011

Milano

Forum internazionale sull'innovazione tecnologica per lo sviluppo della mobilità e dei trasporti.

www.mobilitytech.it/

27/29 OTTOBRE 2011

MOVINT E EXPOLOGISTICA

Bologna

14ª edizione di Movint, salone internazionale della movimentazione industriale e 5ª edizione di ExpoLogistica.

www.movintexpologistica.it/

22-23 NOVEMBRE 2011

TRANSLOG CONNECT CONGRESS

Budapest (Ungheria)

Rassegna delle soluzioni logistiche per il Centro e l'est Europa.

www.translogconnect.eu/

23-25 NOVEMBRE 2011

SVIZZERALOGISTICA 2011

Lugano (Svizzera)

Esposizione e conferenza mondiale per tutte le compagnie associate con il trasporto container e l'industria internodale.

www.intermodal-events.com/page.cfm/Link=40/t=m/goSection=1/

29 NOVEMBRE/1° DICEMBRE 2011

INTERMODAL EUROPE 2011

Amburgo (Germania)

Rassegna biennale dedicata alla promozione dei trasporti, della movimentazione, del packaging, dell'identificazione e dei servizi alle aziende.

www.svizzeralogistica.com/index.asp

30 NOVEMBRE/1° DICEMBRE 2011

TRUCK AND BUS WORLD FORUM

Lione (Francia)

La 5ª edizione del salone dedicato al mondo dei camion e degli autobus.

www.truckandbusworldforum.com/

27/29 MARZO 2012

EXPO FERROVIARIA E INTERTUNNEL

Torino

4ª edizione della fiera internazionale dedicata alla tecnologia ferroviaria, abbinata ad intertunnel.

www.expoferroviaria.com/

27/30 MARZO 2012

INTERTRAFFIC AMSTERDAM 2012

Amsterdam (Olanda)

21ª edizione del Salone su infrastrutture di trasporto, sistemi intelligenti di trasporto, sicurezza, parcheggi e ambiente.

www.amsterdam.intertraffic.com/nl/en/Pages/default.aspx/



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.

