

Sistemi di Logistica

Trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti

ANNO V - N.3 - SETTEMBRE 2012

LOGISTICA

La natura dei costi nei Paesi in via di sviluppo non costieri

a cura di Claudio MIGLIARDI

LOGISTICA

Competitività della piattaforma del Nord Ovest per l'export piemontese

di Adelmo CROTTI e Francesco RAMELLA

Il primo progetto di Assologistica per la filiera agroalimentare

di Donatella RAMPINELLI e Pietro PEDONE

INFRASTRUTTURE

Il contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti ferroviari

di Gennaro DE VIVO

AUTOTRASPORTO MERCI

L'assemblea dell'ANITA, un'occasione per ripensare alle priorità del settore

di Eleuterio ARCESE

GLI EDITORIALI

Se il Piano della Logistica soccombe all'intrico normativo

La spending review di Maria Calzetta

Quella lunga sordità per le idee targate Fiat

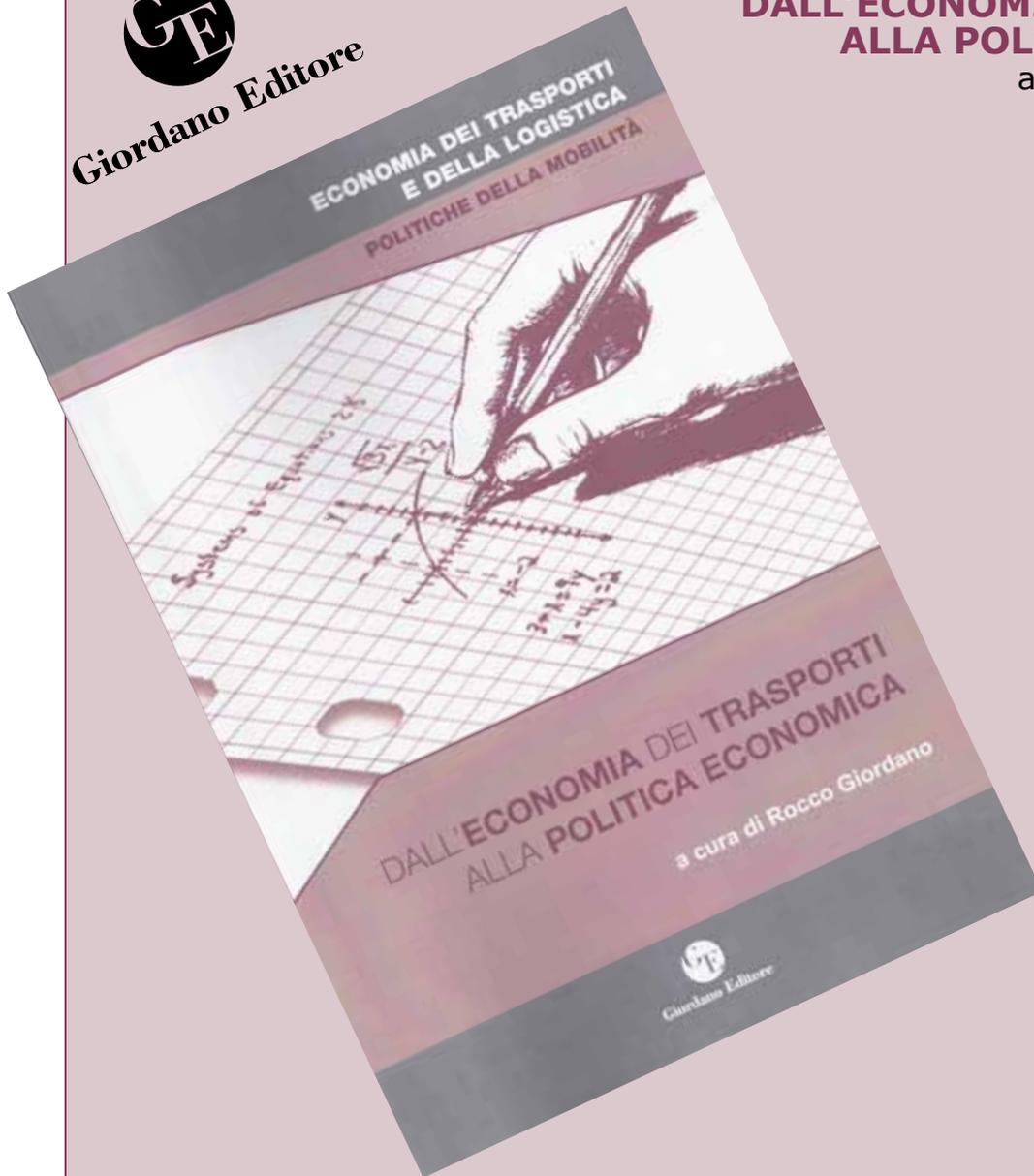


Giordano Editore

DALL'ECONOMIA DEI TRASPORTI ALLA POLITICA ECONOMICA

a cura di Rocco Giordano,

GIORDANO EDITORE



Questo volume ripercorre 40 anni di valutazioni e di analisi sul tema della mobilità di persone e cose, sulla base dei lavori del Csst condotti negli anni '70 da Mario del Viscovo e da una squadra di giovani ricercatori lanciati direttamente dall'Università al lavoro di ricerca della economia-ingegneria applicata ai trasporti.

Oggi, a distanza di 40 anni, definita - grazie anche e soprattutto a quel lavoro - la fase dell'economia applicata ai trasporti su base modellistica, resta la convinzione che sono tre i capisaldi di analisi su cui focalizzare gli sforzi: accessibilità dei territori, connettività delle reti, regole e mercato. Nella globalizzazione degli scambi, le politiche industriali hanno infatti bisogno di sistemi di logistica efficienti, capaci di tenere la corda tesa del valore e assicurando il rispetto dei tempi in relazione alle richieste dei diversi attori della catena.

Le variabili che entrano in gioco, oltre a quella tecnico-economica, settoriale o di area, sono anche quelle che hanno determinato effetti sul sistema economico-produttivo e finanziario del Paese. E le politiche di trasporto sono influenzate in maniera determinante dalle politiche di finanza pubblica, dalle politiche energetiche, dalle politiche ambientali, non di un Paese, ma di «blocchi» economici.

In questa visione e con questa chiave di lettura, il volume assume talvolta il ruolo di «battitore» di piste un po' inesplorate, ma restando sempre attento al rigore dei ragionamenti con cui si sostengono tesi e/o attività per valutare, approfondire, affinare i diversi temi dell'economia e della politica dei trasporti e della logistica.

LOGISTICA

La natura dei costi nei Paesi in via di sviluppo non costieri

a cura di Claudio MIGLIARDI

LOGISTICA

Competitività della piattaforma del Nord Ovest per l'export piemontese

di Adelmo CROTTI e Francesco RAMELLA

Il primo progetto di Assologistica per la filiera agroalimentare

di Donatella RAMPINELLI e Pietro PEDONE

INFRASTRUTTURE

Il contratto di programma 2007-2011

per la gestione degli investimenti ferroviari

di Gennaro DE VIVO

AUTOTRASPORTO MERCI

L'assemblea dell'ANITA, un'occasione per ripensare alle priorità del settore

di Eleuterio ARCESE

GLI EDITORIALI

Se il Piano della Logistica soccombe all'intrico normativo

La spending review di Maria Calzetta

Quella lunga sordità per le idee targate Fiat

Sistemi di Logistica

Anno V - n.3 - Settembre 2012

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

4 EDITORIALI

Se il Piano della Poggistica soccombe all'intrico normativo

5 La spending review di Maria Calzetta

6 Quella lunga sordità per le idee targate Fiat

7 ABSTRACT

8 LOGISTICA

La natura dei costi logistici nei Paesi in via di sviluppo non costieri

La mancanza di sbocchi al mare frena lo sviluppo dei Paesi africani dell'interno. La Banca mondiale ne ha studiato criticità e soluzioni.

a cura di Claudio Migliardi

18 NOTIZIE DI LOGISTICA

19 LOGISTICA

Competitività della piattaforma logistica del Nord Ovest per l'export piemontese

Il Piemonte è la quarta regione esportatrice del Paese, ma utilizza poco i porti italiani per l'import via mare e quasi esclusivamente quelli del Nord Europa per l'export.

di Adelmo Crotti e Francesco Ramella

29 LOGISTICA

Il primo progetto di Assologistica per una filiera agroalimentare

«BeveRete» è un progetto pilota promosso da Assologistica «Cultura e Formazione» con tre operatori presenti in tutte le zone d'Italia.

di Donatella Rampinelli e Pietro Pedone

35 INFRASTRUTTURE

Il contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti ferroviari

Il CIPE ha accorpato gli investimenti per potenziare la rete convenzionale e quella dell'Alta Capacità, con risorse aggiuntive per quasi 6 miliardi.

di Gennaro De Vivo

40 NOTIZIE DI AUTOTRASPORTO MERCI

41 INFRASTRUTTURE

L'assemblea annuale dell'ANITA, un'occasione per ripensare alle priorità del settore

Nella relazione del presidente dell'associazione una richiesta urgente di riforme: riduzione di tasse e costo del lavoro e un diverso rapporto con la committenza.

di Eleuterio Arcese

Se il Piano della Logistica soccombe all'intrico normativo

LA RIVISTA «SISTEMI DI LOGISTICA» ha sottolineato attraverso diverse linee di ricerca, dal TPL all'autotrasporto, alla logistica, come le norme siano importanti nella regolamentazione dei diversi settori e come le stesse «lette ed interpretate» in modo «burocratico» o come si dice «in punta di diritto» possono in alcuni casi attraverso una «puntura di spillo» ammazzare un gigante. Se, poi, il gigante ha i piedi di argilla il gioco diventa ancora più facile.

Possiamo richiamare diversi casi che si sono verificati negli ultimi anni.

1. Il ricorso italiano alla Corte di Giustizia europea per i divieti settoriali imposti dall'Austria per il trasporto delle merci, segnatamente per alcune tipologie merceologiche.
2. Il ricorso dell'AICAI avverso il provvedimento del Comune di Firenze per la regolamentazione della ZTL
3. Il ricorso di alcune associazioni rappresentanti della domanda e dell'offerta i servizi dell'autotrasporto avverso o a sostegno dei costi minimi di sicurezza (giudizio sospeso da parte del TAR Lazio)
4. Il ricorso di un «signore» proprietario di un garage all'interno dell'area C del Comune di Milano
5. La lettura *ex post* di norme e regolamenti che disciplinano organi collegiali che operano in affiancamento dei Ministeri, tra cui la Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica.

Le interpretazioni di norme e regolamenti hanno di fatto sospeso, annullato o conciliato le politiche di intervento per la disciplina dei settori di riferimento della Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica che faticosamente in questi ultimi anni stava cercando di dare forma e dignità ad un settore volano dell'economia che viene considerato ancora come settore da «assistere» anziché come settore da sostenere per organizzare aziende capaci di operare nella logica del mercato. Mercato sempre più competitivo e sempre più globalizzato.

Rispetto ai diversi punti richiamati ci sia consentita una breve chiosa.

Per il punto 1. (il ricorso della Corte di Giustizia europea ovvero i divieti settoriali) abbiamo riportato nel numero 1/2012 di *Sistemi di Logistica* la sentenza emessa e le relative motivazioni.

Per il punto 2. abbiamo operato un richiamo ed un commento nel numero 2/2012 di *Sistemi di Logistica*.

Per il punto 3. il dibattito in corso tra gli addetti ai lavori è chiaro nella sua evoluzione, vogliamo solo aggiungere che essendo una materia molto complessa ci saremmo aspettati che il TAR del Lazio avesse nominato un CTU per istruire nel merito la materia e supportare una futura sentenza con elementi di merito chiaramente istruiti in dettaglio.

Per il punto 4. (il ricorso del proprietario di un garage che ha impugnato un intervento riguardante un pezzo della città a difesa di un interesse «personale») noi possiamo ritenere anche giusto porre il problema, ma questo poteva trovare soluzione anche attraverso correttivi tecnici o misure risarcitorie.

Per il punto 5. il commento è un po' più articolato anche perché è un settore che ci ha visto attori unitamente ad altri soggetti come i rappresentanti istituzionali che sindacali, ma

soprattutto gli imprenditori che hanno creduto nel dibattito e che avevano riposto aspettative di cambiamento capaci di creare maggiore competitività ed efficienza.

Il dibattito che ne è scaturito per il momento è ancora legato a scadenze burocratiche, ma ci aspettiamo che si riapra la discussione sulle cose da fare e che si possa dare completezza ad un lavoro faticoso di «ricostruzione» di un settore fortemente dibattuto, ma scarsamente conosciuto!

Nell'anno 2006 la crisi di Governo portò ad una battuta d'arresto del lungo processo del varo del Piano nazionale della Logistica. Oggi un provvedimento del Governo riguardante la *spending review* ha fatto «riemergere» una scadenza della Consulta che era rimasta «congelata» e che ha finito - in quei giorni di convulse votazioni - per ghiacciare il lungo e faticoso lavoro svolto negli ultimi tre anni.

Siamo tutti ottimisti nel ritenere che il lavoro del 2006 e quello del 2012 possa essere coniugata e opportunamente integrato per avere entro la fine dell'anno un Piano nazionale della Logistica capace di costituire un riferimento certo dell'azione del Governo per operatori, enti, studiosi e tutti i soggetti protagonisti della logistica italiana.

Resta fermo un punto! Non è più derogabile il cambiamento del quadro normativo del settore dei trasporti e logistica che come abbiamo visto sempre più frequentemente consente di annullare con delle punture di spillo tecnicismi virtuosi di valutazione ed interventi urgenti in quanto le norme e regolamenti che disciplinano la materia si prestano ad essere interpretati in maniera arbitraria e qualche volta dubbia!

Rocco Giordano

La spending review di Maria Calzetta

Maria Calzetta è un personaggio di fantasia della Roma ottocentesca e papalina che per far quadrare i conti di casa comprava le uova fresche al mercato, le faceva sode e poi le rivendeva allo stesso prezzo a cui le aveva acquistate. Di qui l'espressione, ormai proverbiale, «i risparmi di Maria Calzetta».

L'impressione è che - stretto tra la necessità dei tagli, le resistenze degli interessati e l'urgenza dell'intervento - il Governo abbia talvolta imitato la proverbiale, volenterosa ma sventata casalinga romana.

La «chiusura» della Consulta per la logistica e l'autotrasporto (che appare, per le sue forme, più un disguido legislativo che non un atto di volontà dell'Esecutivo) fa invidia alle uova sode di Maria Calzetta.

Il risparmio ottenuto è, infatti, di 500 mila euro l'anno (a tanto era stato già ridotto il finanziamento iniziale di 2 milioni), ma il rischio è di abbandonare a sé stesso un Piano nazionale della Logistica che dovrebbe abbattere i costi del settore, stimati dallo stesso ministero per lo Sviluppo, Corrado Passera, in 50-60 miliardi l'anno. Milioni di euro, altro che uova sode.

Quella lunga sordità per le idee targate Fiat

SUL «CORRIERE ECONOMIA» di lunedì 18 giugno u.s. è stata pubblicata una mappa in cui venivano elencate le tappe che hanno segnato la «vita» industriale di Fiat a partire dal 27 maggio 2004, quando muore Umberto Agnelli.

Sergio Marchionne, che era stato richiesto da Umberto Agnelli per guidare l'azienda, inizia da quel momento la sua «marcia» per dare al Lingotto un ruolo globale, da grande gruppo industriale.

NOVE TAPPE SU VENTI

Delle 20 tappe, che vengono indicate e segnate come importanti del nuovo corso dal quotidiano, ne abbiamo scelte nove: quelle che a nostro avviso, hanno realmente ridisegnato la politica di Fiat a partire dal giugno 2004.

- 1 7 giugno 2004.** Sergio Marchionne viene nominato amministratore delegato della Fiat
- 2 Febbraio 2005.** Si scioglie l'accordo con GM che paga 1,55 miliardi di euro per cancellare il PUT. Quei soldi furono saggiamente utilizzati per rientrare dal pesante debito che Fiat aveva nei confronti delle banche. Questa tappa è stata letta da alcuni in maniera diversa, nel senso che fu un lavoro «ingegnoso» di Marchionne, cioè un lavoro da ingegneria finanziaria, con un forte recupero di capitali all'estero. Restando ai fatti, tuttavia, quella mossa di forte alleggerimento del debito consente a Fiat di riposizionarsi nel panorama industriale internazionale se non mondiale.
- 3 Aprile 2006.** Marchionne diventa presidente di CNH che ha il cuore del *business* nel settore delle macchine movimento terra ed ha sede negli USA.
- 4 Giugno 2009.** Marchionne mette a segno un altro colpo di fioretto quando, dopo un accordo con una Chrysler in profonda crisi, ne diventa amministratore delegato.
- 5 Maggio 2010.** Alle sue cariche di *manager* industriale, Marchionne aggiunge quella di uomo di finanza, entrando nel consiglio d'amministrazione di Exor «cassaforte» del Gruppo.
- 6 Settembre 2010.** Viene definita ed approvata la scissione fra l'attività auto e quella del settore industriale, ovvero si hanno due grandi «tronconi» di politica industriale dell'azienda torinese: Fiat Auto e Fiat Industrial.
- 7 Gennaio 2011.** La separazione industriale diventa anche separazione effettiva all'interno del Gruppo, con quotazioni separate alla Borsa di Milano.
- 8 Gennaio 2012.** A Detroit viene presentata la *Dodge Dart* la prima vettura Chrysler realizzata su architettura Fiat. La partecipazione del Lingotto in Chrysler sale al 58,5%.
- 9 Maggio 2012.** Fiat Industrial propone al consiglio d'amministrazione l'integrazione con CNH, nel progetto c'è un unico titolo da collocare alla Borsa di New York.

Questa lettura per tappe, molto semplificata, porta a questa sintesi: Fiat ormai è un Gruppo di livello mondiale che ha il cuore in America e qualche stabilimento in Italia. Resta ancora con un «piede» nel nostro Paese, perché è abituato a muoversi con passo «felpato».

UN FIORE ALL'OCCHIELLO

Se a questa strategia lucida continuiamo a contrapporre anziché politiche di processo innovative sul piano industriale, sentenze dei Tribunali che costringono alla riassunzione di personale, ci dobbiamo aspettare a breve l'ultima mossa quando gli stabilimenti, fiore all'occhiello delle politiche industriali italiane dell'auto, saranno inseriti nell'elenco delle aree dismesse!

Prima dell'estate Fiat ha annunciato che entro l'anno Iveco chiuderà in Europa cinque stabilimenti e mentre chiudiamo questo numero della rivista dobbiamo aggiungere che Fiat in Italia per il settore auto ha uno stabilimento di troppo!

Fiat negli anni è stata un «fiore all'occhiello» in Italia, in Europa e a livello mondiale, per i centri di ricerca di «eccellenza» che aveva costituito un punto di riferimento per il settore dei trasporti e più in generale per le politiche della mobilità di viaggiatori e merci, attivando imprese di costruzioni per opere ferroviarie e civili, istituti di studi per il settore dell'auto e dei veicoli industriali, centri di ricerca per le politiche della mobilità.

UN DIVARIO DIFFICILE DA SANARE

In questo ultimo settore abbiamo avuto il privilegio di essere attori di un Osservatorio che in 40 anni di attività ha definito e suggerito politiche di intervento che se fossero state attuate, forse oggi il Paese potrebbe contare su un assetto del mercato dei servizi di trasporto viaggiatori e merci più solido, più competitivo, più orientato all'ultimo miglio.

Siamo rimasti inascoltati per troppo tempo. Negli anni passati a fronte di analisi puntuali e proposte operative di intervento, scovre da qualsiasi condizionamento del Gruppo (come nel caso della mobilità urbana, dei nodi ferroviari, dei costi *standard*) si assumevano decisioni politiche sempre più congiunturali e dal fiato corto. Tutti noi iniziammo a percepire un divario che diventava sempre più difficile sanare e che Fiat restava sempre più inascoltata.

Se oggi Fiat - intesa non solo come azienda economica, ma nella sua complessità di centro di produzione di beni, ma anche di cultura industriale, di ricerca indipendente, di idee innovative, di promozione del territorio - sembra allontanarsi sempre di più dal nostro Paese, quella prolungata sordità forse ne è uno dei sintomi, sicuramente ne è una concausa, ma in entrambi i casi ne è l'epifenomeno più assordante.

in questo numero

LOGISTICA

La natura dei costi logistici nei Paesi in via di sviluppo non costieri

a cura di Claudio Migliardi

In una economia globalizzata il ruolo dei porti e degli aeroporti è fondamentale per definire una rete di relazioni e più ancora per impostare sistemi di mobilità capaci di abbattere i costi dei trasporti e della logistica. Il dibattito sul ruolo dei porti, non è stato mai così animato come negli ultimi tempi nella convinzione che «quello che va bene per i porti va bene per il Paese».

L'articolo che pubblichiamo evidenzia come nei porti in via di sviluppo, quello che fa la differenza è la posizione geo-economica tra Paesi costieri e non costieri. L'analisi prende in esame il Continente Africano che nei prossimi anni sarà il continente che segnerà anche il posizionamento geo-politico di scala mondiale sia per la presenza di materie prime che come grande mercato di consumo.

LOGISTICA

Competitività della piattaforma logistica del Nord Ovest per l'export piemontese

di Adelmo Crotti e Francesco Ramella

Il Piano della Logistica ha evidenziato con grande chiarezza il ruolo delle piattaforme logistiche non solo ai fini dei trasporti e della logistica, ma anche come elemento di connessione territoriale capace di far superare i localismi e la presenza di microstrutture che non riescono ad essere competitive per la mancanza di economie di scala. La piattaforma logistica del Nord-Ovest è quella che presenta il più forte grado di apertura a livello internazionale sia per relazioni che per merci movimentate.

È proprio questo livello di «apertura» che consente la tenuta dell'export del Piemonte, a cui si dovrebbe collegare anche quello della Liguria e della Lombardia. Le tre regioni insieme rappresentano una significativa capacità di contenere l'aggressività congiunturale degli operatori internazionali che stanno cercando una loro base logistica nell'area a favore di un processo equilibrato di sviluppo dei trasporti e della logistica strutturata e di lungo periodo.

LOGISTICA

Il primo progetto di Assologistica per una filiera agroalimentare

di Pietro Pedone e Donatella Rampinelli

La filiera agro-alimentare resta uno dei settori che necessita di un sistema di trasporti e logistica adeguato alle capacità di competitività dei nostri prodotti sul mercato interno e quello in-

ternazionale. Fino ad oggi questa filiera è stata sempre analizzata, valutata e governata attraverso politiche di intervento orientate al prodotto, o alla movimentazione o ai consumi.

La visione di insieme resta fondamentale, ma necessita anche che le aziende si attrezzino per essere più strutturate e capaci di operare nella logica dello sfruttamento massimo delle capacità considerando anche la particolarità delle merci da trasportare.

Il Progetto «BeveRete» che viene presentato è uno dei progetti pilota più significativi nel settore avviato da tre aziende che «mettono insieme» esperienza, veicoli e servizi.

INFRASTRUTTURE

Il contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti ferroviari

di Gennaro De Vivo

Il contratto di programma con cui vengono definiti gli investimenti in infrastrutture ferroviarie o stradali restano significativi sia per valutare la capacità di investimento in infrastrutture, ma più ancora per tenere aggiornato il quadro del programma degli interventi di cui il Paese si va dotando per soddisfare le esigenze di mobilità.

Nella seduta del 23 marzo u.s. il CIPE ha approvato l'assegnazione di ulteriori risorse per opere capaci di superare alcune criticità di capacità e/o interventi di manutenzione straordinaria.

Per quanto riguarda infine la nuova linea ferroviaria Torino-Lione, preso atto che l'opera è connessa con la realizzazione di altri interventi di potenziamento del trasporto pubblico locale, il CIPE ha assegnato 20 milioni di euro alla stazione di Rebaudengo, restando a carico della Regione Piemonte il finanziamento dei residui 142 milioni di euro per l'integrale copertura del costo dell'opera.

AUTOTRASPORTO MERCI

L'assemblea annuale dell'anita. Un'occasione per ripensare alle priorità del settore

di Eleuterio Arcese

Il Presidente dell'Anita, Eleuterio Arcese, lancia attraverso l'Assemblea annuale il suo richiamo ad una profonda ristrutturazione del settore dell'autotrasporto capace di ridurre la pressione fiscale sulle aziende del settore che resta la più alta in assoluto in Europa, sia per la forte incidenza sul costo del lavoro, ma soprattutto sul gasolio, che resta la voce «viva» che gli operatori avvertono di più.

Siamo di fronte ad un bivio: l'applicazione dei pedaggi di chi inquina paga e la pressione delle accise sul gasolio potrà mettere in ginocchio un settore che se è vero che fruisce di misure di sostegno è quasi certo che paga molto di più di quanto riceve!

La natura dei costi logistici nei Paesi in via di sviluppo non costieri

La mancanza di sbocchi al mare frena le prospettive di crescita dei Paesi in via di sviluppo. La Banca mondiale ha analizzato le caratteristiche della loro logistica, indicando le vie da seguire: miglioramento dell'accesso ai gateway, maggiore chiarezza delle destinazioni, aumento della concorrenza per migliorare l'affidabilità, più efficienza dei nodi multimodali.

a cura di **CLAUDIO MIGLIARDI**

CIRCA UN PAESE SU CINQUE, NEL MONDO, è senza sbocco sul mare (LLDC *landlocked*). Ben 20 dei 54 Paesi a basso reddito (circa il 37%) non hanno accesso diretto al mare - la maggior parte nell'Africa sub-Sahariana - mentre solo 3 delle 35 economie ad alto reddito (circa il 9%) hanno accesso al mare.

Ciò comporta che la mancanza di accesso diretto al mare presenta crescenti sfide all'integrazione globale ed alle prospettive di crescita di molti Paesi in via di sviluppo senza sbocco sul mare (LLDCs).

Le variazioni della nuova geografia economica, la nuova teoria del commercio e la neoclassica teoria della crescita, sono i fattori che sono stati considerati per evidenziare il nesso tra la posizione geografica, il commercio e la crescita economica e per spiegare il costo di essere senza sbocco sul mare. Alcune delle conclusioni sono:

1. I Paesi senza sbocco sul mare commerciano di meno (in media il 30% in meno) rispetto ai paesi costieri
2. I Paesi senza sbocco sul mare sperimentano una crescita più debole dei paesi marittimi (riduzione della crescita media di circa 1,5%)
3. In media, i Paesi senza sbocco sul mare hanno fatto ricorso all'assistenza del IMF (Fondo Monetario Internazionale) di più rispetto ai paesi costieri.

Uno studio (Stone 2001), utilizzando la raccolta dei dati di pagamento delle merci come un'incidenza delle importazioni totali, mostra che i Paesi senza sbocco sul mare in via di sviluppo, soprattutto in Africa, hanno costi di trasporto esorbitanti: di 15 Paesi senza sbocco sul mare, 13 avevano una incidenza superiore al 10% - e per 7 Paesi l'incidenza era ancora più elevata (20%) - rispetto al 4,7% dei Paesi industrializzati e al 2,2% degli Stati Uniti.

Il quadro politico attuale, riassunto nel programma Almaty d'azione del 2003 (vedi box alla pagina successiva), è in coerenza con i precedenti tentativi di affrontare i costi di essere senza sbocco sul mare con un obiettivo basato su tre priorità:

1. garantire il riconoscimento della libertà di transito negli accordi internazionali,
2. sviluppare le infrastrutture di trasporto,
3. incoraggiare la cooperazione transnazionale.

Quale è stato l'impatto di tali misure? Dal punto di vista giuridico, la *Sub-saharian Program Transport Policy* (SSATP) della Banca Mondiale, ha revisionato gli strumenti giuridici per il commercio ed il trasporto in Africa e ha scoperto che il principale problema di oggi non è l'inadeguatezza o la mancanza di

Da qualche tempo pubblichiamo contributi sui temi della logistica e dei trasporti, così come sono visti da altri osservatori e che riguardano fundamentalmente il continente asiatico (in particolare la Cina) e quello africano. Su quest'ultimo si sta, infatti, concentrando una notevole attenzione da parte delle più grandi multinazionali del mondo per la richiesta di materie prime e per la presenza di 1,2 miliardi di persone che rappresentano, tra i potenziali mercati di consumo, uno dei primi al mondo.

Dal punto di vista dei trasporti e della logistica, tuttavia, il continente Africano presenta notevoli difficoltà di accessibilità dei territori soprattutto nell'Africa sub Sahariana.

Il lavoro che presentiamo in queste pagine riprende uno studio della Banca Mondiale sul «Costo di essere senza sbocco sul mare», mette in luce il nesso ormai sempre più vincolante tra presenza del mare e posizionamento geo-economico dei diversi Paesi. Le tre componenti sono: posizione geografica, commercio e crescita economica.

Ci siamo chiesti dopo un attenta lettura dell'articolo, perché l'Italia, nonostante presenti grandi performances per tutti e tre gli aspetti evidenziati non riesce a trovare un «modello virtuoso» di logistica pubblica? La risposta dopo tanti incontri, tanti dibattiti, è che siamo un Paese di «trasportisti» e non di «logistici». [R.G.]



IL PROGRAMMA D'AZIONE DI ALMATY (2003)

La «Conferenza di Almaty» (2003) ha evidenziato cinque aree prioritarie per i paesi senza sbocco sul mare:

1. Quadro di Politiche e regole per il Trasporto. Entrambi i paesi (senza sbocco sul mare) e costieri dovrebbero rivedere i loro quadri normativi e stabilire corridoi di trasporto regionali.
2. Sviluppo delle infrastrutture. I paesi senza sbocco sul mare hanno bisogno di sviluppare reti multimodali (progetti infrastrutturali ferroviari, stradali, aerei e di canali).
3. Facilitazione del commercio e dei trasporti. I paesi senza sbocco sul mare hanno la necessità di attuare delle convenzioni internazionali e degli strumenti volti a facilitare il commercio e l'economia dei trasporti (compresa il WTO - Organizzazione del Commercio Mondiale).
4. L'assistenza allo sviluppo. La comunità internazionale deve assistere per:
 - fornire un supporto tecnico,
 - incoraggiare investimenti esteri diretti,
 - incrementare l'assistenza ufficiale allo sviluppo.
5. Attuazione e revisione. Procedure di controllo dell'attuazione di strumenti sui trasporti e conduzione di una revisione completa della loro attuazione che deve essere stabilita a tempo debito.

La revisione intermedia del 2008 ha confermato queste priorità, ma ha riconosciuto una sostanziale modifica del contesto, sottolineando la necessità di «guardare nuovi approcci ... direttamente collegati ai trasporti» e di prendere in considerazione «gli sviluppi del settore dei trasporti». «Tra questi aspetti vi sono lo sviluppo dei porti, di operatori di trasporto intermodale, e maggior uso delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICTs) per programmare e gestire le operazioni di trasporto e controllare il traffico nei posti di controllo alle frontiere».

Source: Almaty Programme of Action: Addressing the Special Needs of Landlocked Developing Countries within a New Global Framework for Transit Transport Cooperation for Landlocked and Transit Developing Countries (2003); and key issues for the preparatory meeting of the midterm review (UNCTAD 2008).

Tabella 1. Numero di Strumenti legali multilaterali di rilevanza per Trasporti e Commercio in Africa

Strumenti Globali	28
Strumenti Regionali	8
Strumenti Subregionali	90
Africa Centrale	16
Africa orientale	12
Africa meridionale	18
Africa occidentale	44

Source: Matons (2004).

accordi e quadri (**Tabella 1**), ma la loro scarsa applicazione, derivante da una mancanza di capacità o di volontà politica. Alcune disposizioni fondamentali degli accordi firmati nel 1970 non sono, per esempio, mai state applicate.

Dal lato delle infrastrutture, i progressi sono state effettivamente realizzati: quasi tutti le Capitali dei paesi senza sbocco sul mare sono ora collegate ai terminali di accesso con infrastrutture asfaltate in discrete o buone condizioni, tuttavia, i prezzi dei trasporti rimangono estremamente elevati per la maggior parte degli operatori residenti in paesi senza sbocco sul mare. Recenti indagini dimostrano che i costi e le sanzioni temporali a carico dei paesi senza sbocco sul mare per operazioni di commercio internazionale sono davvero elevati e problematici. La **Tabella 2** fornisce un confronto tra i paesi costieri e senza sbocco sul mare, attraverso il *Logistics Performance Index (LPI)* sviluppato dalla Banca Mondiale.

L'infrastruttura di trasporto dei paesi senza sbocco sul mare nell'Africa sub-sahariana rappresenta una significativa penalità (-7% peggiore) di quelli costieri, ma non è il peggiore componente tra le dimensioni del LPI.

Perché gli investimenti massicci in infrastrutture sembrano aver avuto un impatto piuttosto limitato? Anche se ci può essere un *gap* infrastrutturale per i Paesi senza sbocco sul mare (che è sempre più discutibile), l'efficienza dei servizi logistico/commerciali è più importante nel limitare i costi dei «senza sbocchi sul mare» più che investire massicciamente in infrastrutture, trascurando il funzionamento dei servizi di logistica. La **Tabella 2** indica che l'incompetenza dei servizi o dei processi commerciali rappresenta una grande penalizzazione, in media, circa il 10% peggio dei paesi costieri. I corridoi con le infrastrutture in medie condizioni possono essere a volte lenti come i corridoi con un'infrastruttura in cattive condizioni.

Sulla base di un'ampia raccolta di dati in diverse regioni del mondo, questo studio sostiene che:

1. esportatori e importatori di paesi senza sbocco sul mare ed in via di sviluppo devono affrontare elevati costi logistici, che sono altamente dannosi per la loro competitività sui mercati mondiali,
2. in contrasto con le prevalenti idee, i costi elevati della logistica in genere non derivano da infrastrutture stradali carenti ma principalmente dalla struttura e organizzazione del mercato dell'autotrasporto,
3. i costi di logistica elevati dipendono dalla bassa affidabilità e prevedibilità della logistica;
4. la bassa affidabilità e prevedibilità della logistica deriva principalmente dalla ricerca di terzisti del trasporto (*rent seeking activity*) e da problemi di *governance* (che tendono a proliferare in ambienti a basso volume di traffico merci), e che aumentano l'incertezza lungo le catene logistiche (vedi **Figura 1**).

Quindi, questo studio propone un nuovo quadro analitico per modellare i vincoli che affrontano le catene logistiche,

Tabella 2. Paesi LLCs (senza sbocchi sul mare) con scarse prestazioni del LPI

DATI	AFRICA SUB-SAHARIANA		ASIA MERIDIONALE	
	senza porti	costieri	senza porti	costieri
LPI complessivo	2,22	2,43	1,84	2,64
Componenti LPI selezionate				
competenza logistica	2,21	2,45	1,84	2,69
infrastrutture	1,97	2,11	1,61	2,41
processi di trasporto e dogana	2,10	2,30	1,69	2,34
LPI dati di ingresso				
Sdoganamento (giorni)	3,2	4,7	2,6	2,2
Ispezioni (%) [negativo se alto]	62	42	56	27
possibilità di revisione (%) [positivo se alto]	52	19	33	30
Lead time (giorni) per				
Esportazioni (mediane) da shipper a porto	11,8	6,2	6,5	2,5
Importazioni (mediane) da porto a destinatario	18,4	9,3	14,7	3,3
Importazioni (miglior 10%) da porto a destinatario	9,1	5,0	11,0	2,5

Source: Logistics Performance Index, 2010

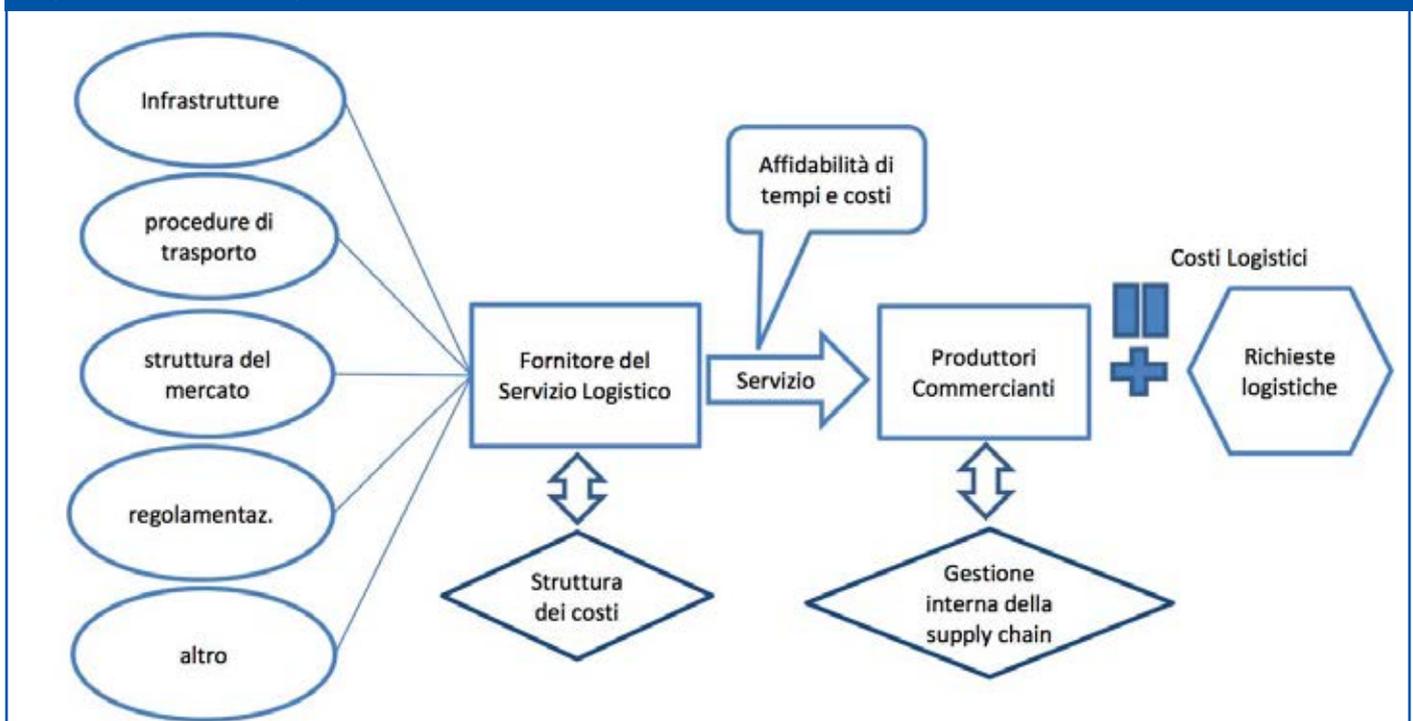
e che può essere facilmente applicato ai paesi senza sbocchi sul mare. Il modello a base dello studio si è radicato nelle attività operative della Banca Mondiale come *audit paese* e per i progetti di agevolazione del commercio e dei trasporti. Esso si basa sull'osservazione della logistica dal punto di vista dei trasportatori, e l'erogazione dei servizi è quindi fondamentale per il modello (si veda la **Figura 2**).

Con un approccio dal punto di vista di erogazione dei servizi, troviamo solo un rapporto indiretto tra i costi e le infrastrutture o le misure di agevolazione. La disposizione delle infrastrutture è considerata come un *input* alla funzione di produzione o servizio dei fornitori. Insieme con l'infrastruttura, questa analisi evidenzia l'impatto della struttura del mercato, delle spese generali, e delle attività di *rent seeking* sulle prestazioni della fornitura dei servizi di logistica e di trasporto (costi, tempi e affidabilità).

Figura 1. Il circolo vizioso della Logistica dei Paesi non costieri



Figura 2. Uno schema logico con il Fornitore del Servizio al centro del Sistema



La natura dei costi logistici nei Paesi in via di sviluppo non costieri



Per esempio, il miglioramento dell'infrastruttura dei trasporti incide per lo più sui costi diretti, che sono solo una parte dei costi di trasporto totali che affrontano esportatori o importatori nei LLCDS (paesi non costieri), e il loro impatto può essere ulteriormente diluito se si prende una visione più ampia dei costi logistici, incorporando le spese generali e l'efficienza della *supply chain* (catena delle forniture).

Questo studio fornisce inoltre raccomandazioni e sostiene la necessità di un cambiamento di punto di vista nella determinazione del costo «di essere senza sbocco sul mare». Molte attività spesso promosse con progetti di agevolazione del commercio (comprese le infrastrutture ai valichi di frontiera ed miglioramenti nell'ICT) possono avere sia un impatto minore rispetto a quello previsto che rivelarsi troppo difficili da implementare.

Le tre aree associate con i più grandi potenziali miglioramenti nei costi logistici totali sono le seguenti:

1. qualsiasi misura che migliora la prevedibilità della catena di approvvigionamento e che riduce così i costi di copertura finanziaria di magazzino delle scorte;
2. misure, alcune delle quali possono essere parti di più ampie riforme della governance, che riducono le attività di *rent seeking* (ricerca terzisti del trasporto) e i costi della logistica, e quindi i costi generali connessi;
3. riformare la struttura del mercato passando da una organizzazione a cartello/sindacato del trasporto merci ad una struttura efficiente di mercato (libero mercato), per indurre una riduzione del costo fisso di trasporto (vedi **Tabella 3** per una sintesi).

Tabella 3. Impatto potenziale delle misure di facilitazione del commercio sui vari costi

<i>Tipi di costi logistici</i>	<i>Ambiente specifico</i>	<i>Impatto potenziale</i>
Costi fissi di trasporto	1. Mercato Efficiente 2. Cartello/Sindacato	2-3 giorni guadagnati su viaggio tipico guadagni possibili limitati
Costi variabili		Guadagni limitati senza variazioni nelle condizioni delle infrastrutture o nelle politiche fiscali
Spese generali		Ottenibili in molti casi con indirizzamento delle regolamentazioni o favorendo la concorrenza
Costi Amministrativi		Da valutare (in particolare per le piccole spedizioni)
Costi delle scorte	1. miglioramento nel lead time 2. miglioramento nella prevedibilità	Significativi, ma meno dei miglioramenti in prevedibilità Molto importanti

Questo articolo è basato sul libro di J.F. Arvis, G. Raballand, J.F. Marteau «*The Cost of Being Landlocked Logistics Costs and Supply Chain Reliability*» (Il costo di essere senza sbocco sul mare - Costi logistici e di affidabilità della catena di approvvigionamento)

Claudio Migliardi è Engineering Area Manager nell'Immobiliare di Poste Italiane Spa.

È laureato in Ingegneria Civile presso l'Ateneo Federiciano di Napoli e ha conseguito un Master in Business Administration presso la SDA Bocconi di Milano.

Vanta esperienze pregresse di Project Manager in COMSA SA, Gamesa SA, Italferr SPA e Società Italiane per Condotte d'Acqua SPA.

UN MODELLO QUANTITATIVO DELLA «TRANSIT SUPPLY CHAIN»

Questa sezione presenta un modello quantitativo di *supply chain* identificando l'impatto dei costi, i ritardi e le incertezze nei tempi di consegna. Il mittente del Paese «senza sbocco sul mare» sopporta il costo del trasporto e di operazioni logistiche interne da e verso il porto e da e per il magazzino o fabbrica (di un *container* da 40'). La ripartizione della *supply chain* dei costi logistici è indicata nella **Tabella 4**, mentre nella **Figura 3** è riportata l'associazione dei costi ai rispettivi soggetti responsabili.

NOTAZIONI

La catena di fornitura è suddivisa in fasi. Alcuni sono legati al trasporto (spostamento merci tra i confini), molti no (stoccaggio *container* nel *terminal* portuale, documenti di trasporto, processi doganali, stoccaggio presso le strutture dell'operatore, **Tabella 5**).

... il miglioramento dell'infrastruttura dei trasporti incide per lo più sui costi diretti, che sono solo una parte dei costi di trasporto totali che affrontano esportatori o importatori nei paesi non costieri...

Tabella 4. Le tre componenti del Costo Logistico Globale

C=	1. Costi di trasporto	Tariffe pagate per i Servizi di Trasporto agli autotrasportatori o operatori ferroviari
	2. Altri costi logistici	2a. Spese generali di trasporto: tariffe, procedure, spese di assistenza 2b. Costi fissi di spedizione
	3. Costi Finanziari per ritardi (costi di copertura)	3a. Costi di movimentazione delle scorte 3b. Costi finanziari indotti da inaffidabilità del livello delle scorte e costi di magazzino, o passaggio a più rapide ma più costose modalità di trasporto (da ferro a gomma)

Figura 3. Costi e Responsabilità delle operazioni



Tabella 5. Notazioni del modello

O	=	Spese generali di Trasporto
A	=	Costi amministrativi di organizzazione delle operazioni di transito: i costi interni o i costi pagati ai fornitori di servizi logistici (ad esempio per organizzare spedizioni di piccole dimensioni)
T_{mean}	=	Il lead time medio (giorni) delle operazioni di trasporto. Per esempio: Dalla nave al destinatario (importazioni) - Trasportato FOB (esportazioni)
S	=	Il lead time medio (giorni) tra le identiche spedizioni richieste dal momento della domanda per la spedizione in questione (ciclo di rigenerazione)
α	=	Costi fissi di trasporto
β	=	Costi variabili di trasporto (es. carburante, manutenzione)
Dis	=	Distanza media coperta nel periodo
λ	=	Fattore di carico dei camion
m	=	Costo di movimentazione delle scorte
w	=	Costo di magazzino delle scorte
V	=	Valore per la spedizione
T_1	=	Tempo medio dato allo step i
D_1	=	Distanza coperta durante lo step i
T_1	=	Tempo medio dato allo step i
T_{trans}	=	Lead Time totale (variabile casuale)
D	=	Distanza coperta dal tragitto (solo andata)
N	=	Numero dei viaggi del veicolo di trasporto (al mese)

La natura dei costi logistici nei Paesi in via di sviluppo non costieri



I COSTI DEL TRASPORTO MERCI

Ai fini della modellazione, si assume che il mittente/destinatario sta operando con una propria flotta (gli operatori del trasporto trasferiscono il costo al cliente). Il costo totale è scomposto in: costi fissi e variabili. L'equazione è:

$$\alpha + \beta \times Dis$$

è il costo dell'operazione per trucks (camion/vettore) nel periodo (α è il costo fisso).

$$Dis \times \lambda$$

è la distanza media coperta con un carico commerciale

$$\frac{\alpha}{\lambda \times Dis} + \frac{\beta}{\lambda}$$

è il costo di trasporto TKM (Tonnellate per Kilometro) addebitato all'utente. TKM è ampiamente utilizzato nei paesi in via di sviluppo come riferimento (anche nei contratti di trasporto merci).

Il costo di trasporto dipende in come il mercato è organizzato.

a) Mercato di trasporto efficiente. Un settore efficiente, anche se non specializzato in operazioni di transito. L'utente paga per l'utilizzo camion in base al tempo di immobilizzazione nella l'operazione di transito T_{trans} (come se il mittente avesse noleggiato il camion) e la variabile costo è rettificata per il fattore di carico. Il transito avviene su una distanza D , per cui:

$$\alpha \times T_{trans} + \frac{\beta}{\lambda} \times D$$

dove

$$T_{trans} = \sum t_i + return_{time(1-\lambda)}$$

è il tempo di utilizzo dal camion per un viaggio di transito. Il tempo di trasporto comprende il tempo assunto nelle varie fasi per cui il veicolo è mobilitato, più la frazione del viaggio di ritorno non pagato.

b) Cartello/Sindacato. Questa situazione si verifica quando un cartello controlla l'assegnazione del trasporto merci. Il prezzo è regolato dal cartello per il recupero dei costi fissi (a prescindere dall'uso). Quindi, il costo per ogni viaggio prende in considerazione il numero medio di viaggi andata e ritorno (N) per camion al mese (o unità di tempo) sul singolo viaggio:

$$\frac{\alpha}{N\lambda} + \frac{\beta}{\lambda} \times$$

che è indipendente dal tempo di trasporto del viaggio. Questo costo è superiore al valore osservato in mercati efficienti, *ceteris paribus* (stessi coefficienti di costo α , β , e tempi di trasporto).

Costi amministrativi e Spese generali nelle spedizioni

I due componenti dei costi amministrativi e spese generali di spedizioni sono i seguenti:

O = spese generali per unità di spedizione a causa delle procedure di transito e attività correlate. O è un costo fisso per container o semi-rimorchio.

A = costi amministrativi a seconda delle dimensioni del carico, della natura delle spedizioni, e il costo del consolidamento potenziale. (Nella teoria delle scorte, A è inversamente proporzionale al numero delle spedizioni necessarie per consolidare un pieno carico).

I COSTI DI COPERTURA, I COSTI DELLE SCORTE

Costi di spostamento delle scorte

Per semplicità, si considera la formula lineare in base al valore operativo del tempo e il *lead time* medio in transito:

$$mobile_inventory = m \times T_{mean} \times V$$

dove m è un costo per giorno dello spostamento.

Costi delle scorte indotte dalla casualità del lead time

La gestione ottimale delle scorte deve fronteggiare:

- l'imprevedibilità della Catena di Fornitura e l'incertezza del tempo di consegna della spedizione. Che è, nel *lead time* una variabile casuale.
- il livello della domanda, sia prevedibile che stocastica. Per l'industria stessa, i volumi sono tipicamente inferiori in un Paese senza sbocco costiero rispetto al paese costiero. Questo porta a più alti livelli delle scorte.

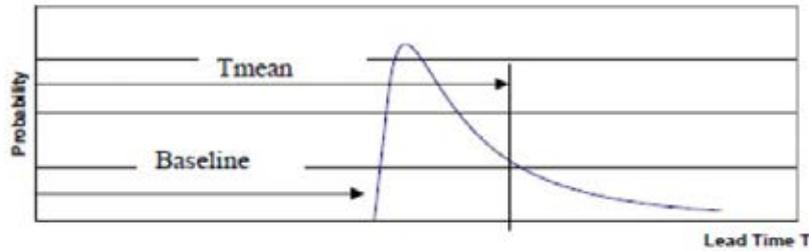
Un modello di inventario globale in base ai vincoli logistici va oltre lo scopo di questo lavoro (v. Kaplan 1970). Intuitivamente, il valore ottimale del magazzino (Baumol, 1970) è la somma di:

1. Il classico (s, S) *buffer* per soddisfare la domanda tra due spedizioni. La media del livello del *buffer* è $V \times S/2$ in valore, e il costo medio di questo *buffer* è: $w \times V \times S/2$, dove w è il costo di deposito per unità di tempo e di valore.
2. Copertura delle scorte per tener conto della imprevedibilità. Questo dipende dalla varianza del *lead time*. Una semplice strategia dovrebbe basarsi sui seguenti parametri per determinare il livello di scorta di sicurezza:
 - Un *buffer* per coprire ritardi di consegna non superiore a una soglia del *lead time* di valore T .
 - Il costo delle *stock-out* superiore al costo di deposito w per un fattore γ .
 - Una distribuzione di probabilità di tempi $P(t)$.

La scelta di T dovrebbe ridurre al minimo i seguenti costi della logistica (Figura 4):

... per la maggior parte dei Paesi in esame, il costo incrementale di spedizione di una tonnellata di merci è nel range di 2.000-4.000 usd oppure 50.000-100.000 USD per la spedizione di un container da 40' (misura standard di carico)...

Figura 4. Probabilità del Lead Time



costo medio del *buffer* (che dovrebbe essere zero quando $T = T_{mean}$): + Costi di *stock out*.

$$Prob(t > T_h) = \int_{T_h}^{\infty} P(t) dt = \frac{1}{\gamma}$$

O per unità di valore:

$$w \times (T - T_{mean}) + \gamma \times w \times \int_{T_h}^{\infty} (t - T) \times P(t) dt$$

cioè T_h è il *lead time* e non accade che sia di più di $1/\gamma$
Finalmente il costo dell'imprevedibilità nel lead time per spedizione è:

$$w \times \left(\gamma \int_{T_h}^{\infty} t P(t) dt - T_{mean} \right) \times V = w \times \left(\frac{\int_{T_h}^{\infty} t P(t) dt}{\int_{T_h}^{\infty} P(t) dt} - T_{mean} \right) \times V$$

Il minimo viene raggiunto quando T è coperto dal *lead time* T_h in modo tale che:

I COSTI LOGISTICI TOTALI PER LA SPEDIZIONE

Usando le precedenti annotazioni:

$$Total Transit Cost = A + O \left[\alpha \times T_{trans} \text{ (efficient) or } \frac{a}{N\lambda} \left(\frac{cartel}{syndacate} \right) \right] + \frac{\beta}{\lambda} \times D + (m-w) \times T_{mean} \times V + w \times \int_{T_h}^{\infty} \frac{t P(t) dt}{P(t) dt} \times V + w \times S \times V$$

Poiché è difficile distinguere tra il valore del tempo in movimentazione del carico e nel magazzino (*handling*), il termine $(m - w) \times T_{mean} \times V$ può essere omesso come molto più piccolo del livello di copertura delle scorte:

$$w \times T(\gamma) \times V$$

dove

$$T(\gamma) = \frac{\int_{T_h}^{\infty} t P(t) dt}{\int_{T_h}^{\infty} P(t) dt}$$

è il livello di misura nell'unità di tempo. Quindi:

$$Total Transit Cost = A + O \left[\alpha \times T_{trans} \text{ (efficient) or } \frac{a}{N\lambda} \left(\frac{cartel}{syndacate} \right) \right] + \frac{\beta}{\lambda} \times D + w \times T(\gamma) \times V + w \times \frac{S}{2} \times V$$

Le ricerche operative tipicamente traggono un livello di probabilità di stock tra l'1% e il 5%. Per una distribuzione di tipo normale,

$$T(\gamma) = T_{mean} \times \frac{\Phi(\sigma - k)}{\Phi(-k)} = T_{median} \times \exp\left(\frac{\sigma^2}{2}\right) \times \frac{\Phi(\sigma - k)}{\Phi(-k)}$$

dove Φ è lo standard funzione di distribuzione normale, e Φ

$(-k) = \gamma$. γ può essere stimato cercando nel trasporto veloce di merci, per via aerea, l'alternativa allo *stock out*.

Per la maggior parte dei Paesi in esame, il costo incrementale di spedizione di una tonnellata di merci è nel range di 2.000-4.000 USD oppure 50.000-100.000 USD per la spedizione di un container da 40' (misura *standard* di carico).

Supponendo che la spedizione viene ricostituita ogni S giorni per soddisfare la domanda, lo *stock* equivale a un costo di



La natura dei costi logistici nei Paesi in via di sviluppo non costieri



Tabella 8. Livello di magazzino e Deviazione standard dei tempi di trasporto

Livello di stock out	Deviazione standard (giorni)			
	2,5	5	7,5	10
	T(γ) in giorni			
10%	25	30	35	38
5%	28	35	41	46
2,50%	31	41	49	55
1%	35	48	59	68

50.000-100.000 / S al giorno rispetto ai 50 dollari di costo di tenuta del magazzino per spedizione al giorno.

Quindi:

$$\gamma = (1.000-2.000)/S \text{ giorni}$$

Valori realistici di S per una data spedizione sono in mesi. Se $S = 1$ mese, allora $\gamma = 33-67$. Per due mesi, $\gamma = 17-35$. (questi valori sono coerenti con una tipica probabilità di *stock out*).

Per le distribuzioni come quelle elencate in precedenza e coerenti con le osservazioni di spedizioni da e verso i LLCDS (senza sbocco sul mare), significa che $T(\gamma)$ è un multiplo del lead time medio osservato di un fattore di tre o più. Il livello di copertura di inventario è calcolato per esempio sotto di un tempo medio di 13 giorni, compresa una base di riferimento di 3 giorni, e vari livelli di deviazione *standard*. Questo dato è tipico dei LLCDS nell'Africa occidentale e nel Sud Africa (Tabella 6).

$T(\gamma)$ è almeno pari al doppio del *lead time*. Ciò implica che l'impatto economico comporti il doppio dei costi delle scorte legati al lead time. Un altro esempio di questo moltiplicatore è in base alla scelta modale gomma/ferrovia per le esportazioni dall'Asia Centrale. Supponendo che la scelta modale è dovuta alla scarsa affidabilità, quindi alta $T(\gamma)$ della modalità ferroviaria *vis-à-vis* (rispetto) al trasporto stradale:

$$\text{Road Premium} = \text{Road Rate} - \text{Rail Rate} = \text{value of inventory} \times (T(\gamma) \text{ for Rail} - T_{\text{mean}} \text{ for Road})'$$

oppure

$$T(\gamma) = \text{Road Premium} / \text{value of time} + T_{\text{mean}} \text{ for Road}$$

I dati conducono, per un dato $T(\gamma)$ stimato in base ad un certo tempo di trasporto per trasporti su ferro in Asia Centrale (vedi Figura 5) che l'effetto moltiplicatore è oltre 4.

Figura 5. Tempo di transito ferroviario vs livello di copertura delle scorte stimati dal Road Premium

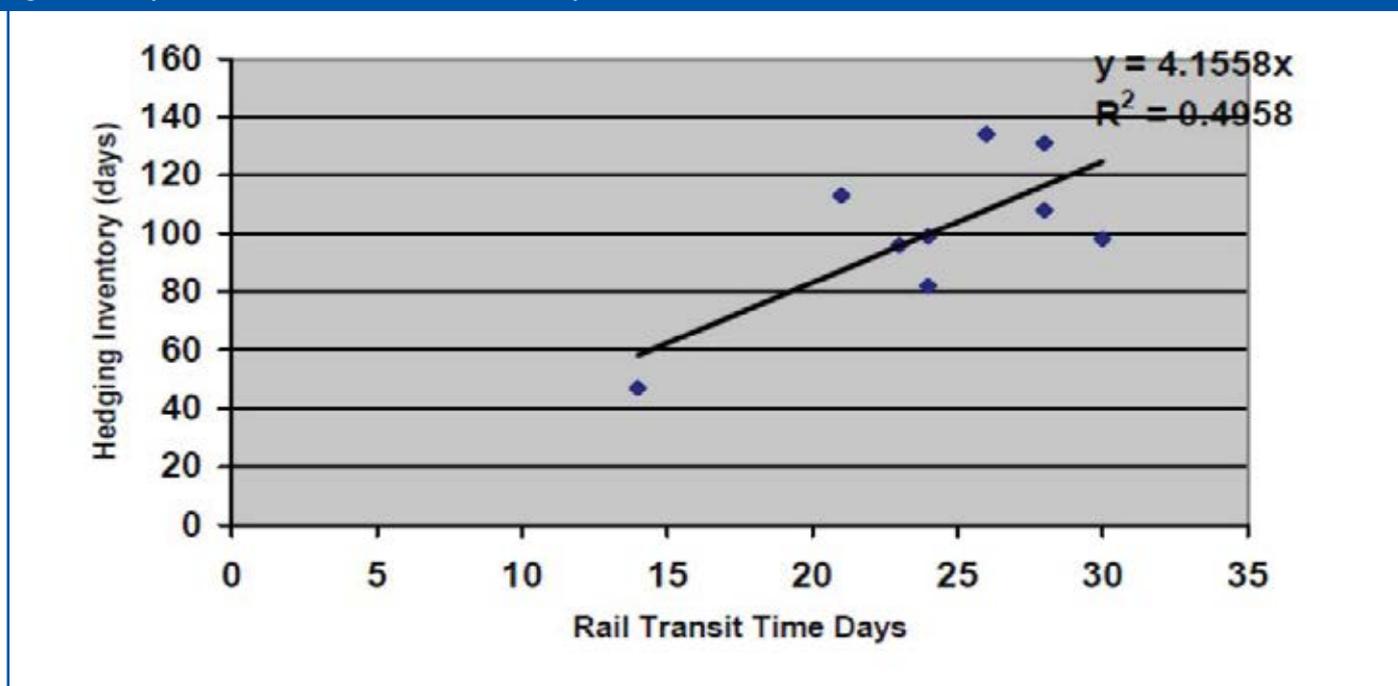
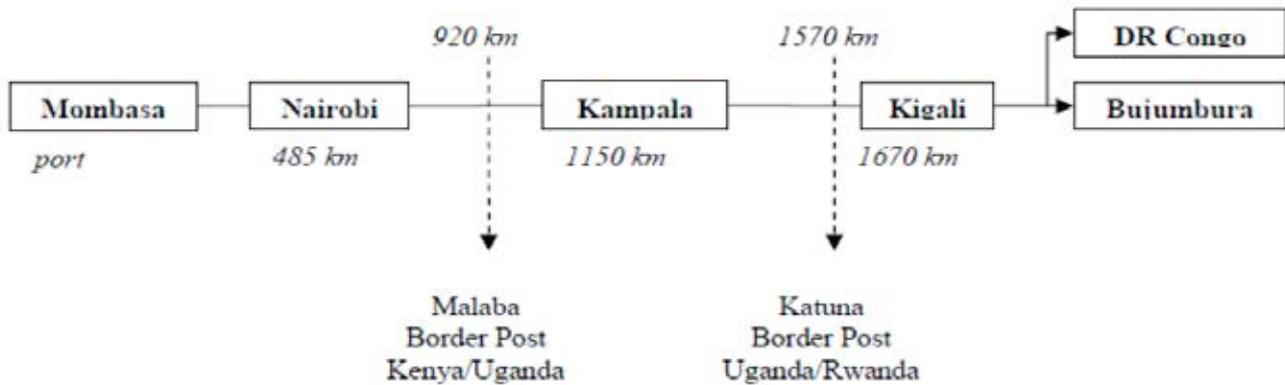


Figura 6. Il corridoio Nord



UN'APPLICAZIONE EMPIRICA NEL CORRIDOIO NORD

Il Corridoio del Nord è l'arteria principale di trasporto che collega i Paesi senza sbocco sul mare in Africa Orientale e Centrale (Ruanda, Uganda, Burundi, Repubblica Democratica del Congo orientale e del Sud Sudan) al porto di Mombasa (Kenya). Fino a Kampala (Uganda) transitano merci tramite camion o lungo la ferrovia Kenya-Uganda (Figura 6).

Le prestazioni del corridoio sono ostacolate da due fattori che riguardano la gestione di Infrastrutture e Qualità:

- (1) Qualità delle Infrastrutture in Kenya e
- (2) scarse prestazioni ferroviarie.

I governi insieme con i *Donors* (la Banca Mondiale e l'Unione Europea) ed a sforzi complementari di entità trans-Nazionali (NCTTCA e COMESA) stanno inoltre affrontando le questioni di correlare, mediante l'agevolazione dei trasporti e delle politiche di documentazione (per esempio, assicurazione contro terzi e il riconoscimento reciproco dell'assicurazione).

Nonostante miglioramenti del trasporto su strada del corridoio sin dal 1990, il tempo impiegato per raggiungere il Ruanda è fino a quattro settimane (per un costo di 4.000 dollari per un *container* da 40' in camion). Inoltre, la prevedibilità della *supply chain* è bassa e il *container* può richiedere anche due

mesi per raggiungere il Ruanda. Questo dell'imprevedibilità è un vincolo importante per il processo delle attività in Kenya e Uganda.

Le questioni principali sono:

1. il terminal di accesso in Mombasa,
2. eccesso di regolamentazione del trasporto (controlli del carico) e
3. condizioni di valico di frontiera (al confine Kenya/Uganda).

Le Dogane regionali, i porti, ed altri enti pubblici e NCTTCA stanno lavorando, con la Banca Mondiale e Banca dello sviluppo africano, in progetti di facilitazione dei trasporti e del commercio in Africa orientale per migliorare i processi e le infrastrutture nei punti critici (attraverso impianti, gestione del rischio e automazione). Ci aspettiamo inoltre che le procedure di transito potranno essere snellite quando il progetto sarà stato completato. La **Tabella 7** riassume le ipotesi di impatto sui costi fatta per i vari fattori.

Questi parametri sono utilizzati come input nel modello. Se la riduzione in media del ritardo è significativa, l'atteso miglioramento di prevedibilità è ancora più importante.

Tabella 7. Riferimento e Risultati attesi dal Progetto Mombasa-Kingali

Collegamenti	Osservati nei 200 giorni		Commercio con Africa Orientale e Misure di progetto per facilitazioni nel Trasporto	Attesi da progetto (giorni)	
	Ritardo medio	Dev. std		Ritardo medio	Dev. std
Porto di Mombasa	13,0	9,5	Sistema a finestra unica	7,0	5,0
Transito in Kenia (t)	4,0	2,5	Automazione dogane e risk management	3,0	1,5
Confini	1,0	1,5	Spedizioni collegate tra i confini	0,3	0,8
Transito in Uganda (t)	2,0	1,5	Automazione dogane, sistema single window e risk management	1,5	1,0
Kingali (Ruanda)	5,0	10,5		3,0	1,5
TOTALE	25,0	10,5		14,8	5,6
Minimo tecnico	5,0			5,0	
Eccedenza media	20,0			9,8	
σ log normale		0,493			0,530



La natura dei costi logistici nei Paesi in via di sviluppo non costieri



Come previsto, i guadagni di trasporto dalla iniziativa di facilitazione del corridoio sono modesti (2,2 giorni in media salvati per il trasporto camion, con un costo di 130 USD/giorno, che ammonta a totali 286 USD).

Tuttavia, l'impatto delle scorte è significativo, con l'inventario il cui livello è dimezzato e che comporta uno in risparmio di 1.000 USD per la spedizione complessiva (o 25% del costo di trasporto). **Vedi Tabella n. 8.**

Tabella 6. Livello di magazzino e Deviazione standard dei tempi di trasporto

Livello di rischio	10,0%	5,0%	2,5%	1%
Livello delle scorte precedente (giorni)	43,0	49,9	0,6	66,7
Livello delle scorte precedente (\$)	1.720	1.996	2.276	2.670
Livello delle scorte atteso	22,2	26,0	29,9	35,5
Guadagno (giorni)	20,9	23,9	27,0	31,2
Guadagno (\$)	835	956	1.080	1.250

CONCLUSIONI

Quali misure di facilitazione degli scambi potrebbero portare la maggior parte dei guadagni?

Le tre aree con i maggiori guadagni potenziali sui costi logistici totali sono le seguenti:

1. Qualsiasi misura che migliora la prevedibilità della catena di approvvigionamento e, di conseguenza, riduce i costi di copertura finanziaria delle scorte.
2. Le misure, alcune delle quali possono far parte di più ampie riforme della *governance*, riducendo attività di ricerca di terzisti del trasporto (*rent seeking*) e quindi i costi logistici generali.
3. Riformare la struttura del mercato passando da una organizzazione cartello/consorzio del trasporto merci verso una struttura di mercato efficiente, che induce la riduzione dei costi fissi di trasporto.

Fortunatamente, questi obiettivi sono essenzialmente misure coerenti con le politiche attuali di investimento ed in genere mirano ai tre temi contemporaneamente. Il miglioramento della struttura del mercato innesca minori costi di trasporto, riduce le necessità di ricerca di terzisti, riduce le spese generali e aumenta il servizio di qualità professionale, che apre la possibilità di un più snello ed efficiente mercato e regime dei trasporti in generale.

Al contrario, gli altri obiettivi spesso ricercati nell'ambito di progetti di agevolazione del commercio (infrastrutture di valico di frontiere, investimenti in ICT ...) potrebbero avere un impatto minore del previsto o dimostrarsi difficile da attuare. Ad esempio:

- a) Ridurre il tempo di transito attraverso la facilitazione dei corridoi di transito sono provvedimenti che non saranno trasmessi ai prezzi dei trasporti se il mercato non è efficiente (un giorno guadagnato nel trasporto può significare un giorno in più in coda se c'è un eccesso di regolamentazioni)

- b) Influenzare il costo variabile di trasporto (es. carburante, manutenzione) non può essere facilmente ottenibile dalle semplici misure di politica e richiedono *lobbying* di sostanza o lavoro su *multi-stakeholder* (troppi attori istituzionali e non da coinvolgere).

Poiché l'ambito di questo lavoro non mira ad individuare i macro concetti economici, non possiamo catturare e non siamo focalizzati su tutti i potenziali benefici degli investimenti fisici. Tuttavia, possiamo individuare due meccanismi diretti attraverso i quali le infrastrutture impattano sui costi commerciali:

1. Scarsa qualità delle infrastrutture, aumenta la componente variabile dei costi di trasporto (manutenzione, pneumatici, e consumo di carburante).
2. Scarsa qualità delle infrastrutture di trasporto aumenta l'inaffidabilità del percorso e il costo di copertura delle scorte per imprevedibilità (attraverso le immobilizzazioni finanziarie di inventario o il bisogno di scegliere una alternativa modale da ferro a gomma). L'affidabilità è una preoccupazione critica quando la strada non è sempre percorribile (ad esempio strade non asfaltate), o quando il cattivo stato delle infrastrutture contribuisce ai guasti di servizio (a causa della pressione eccessiva sui veicoli stradali, necessità lavaggi o rischi di deragliamenti dei vettori ferroviari). Quindi, la mancanza di minimi investimenti in infrastrutture è tale da indurre interruzione del servizio.

La **Tabella 9** riassume i vantaggi potenziali su ciascuna delle variabili che impattano sui costi della logistica.

Più in dettaglio, i vari studi, per una data catena di approvvigionamento, indicano che le principali fonti di miglioramento della prevedibilità e delle prestazioni logistiche sono le seguenti:

1. Migliorare gli ingressi ai *gateway (terminal)* di accesso (tipicamente la fonte principale di ritardi ed imprevedi-

... le tre aree con i maggiori guadagni potenziali sui costi logistici totali sono il miglioramento della prevedibilità della catena di approvvigionamento, le misure che riducono la ricerca dei terzi, la creazione di una struttura di mercato efficiente...

Tabella 9. Impatto potenziale delle misure di facilitazione del Commercio sui vari costi

Tipo di Costi logistici	Ambiente specifico	Impatto potenziale	
Spese generali		ΔO da 30 a 100% dei costi di trasporto	La riduzione dei costi di non trasporto può essere ottenuta in molti casi indirizzando l'eccesso di regolamentazione
Costi amministrativi		ΔA	Da valutare (in particolare per piccole spedizioni)
Costi fissi di trasporto	Tre casi:	Tre casi:	Solo pochi giorni di riduzione (2-3)
	1. Mercato Efficiente	$\alpha \times \Delta T_{trans} = \$90-150 \times \Delta T_{trans}$	possono essere ottenuti per viaggi tipici
	2. Cartello	0,00	Limitati possibili guadagni
	3. Transizione da efficiente a cartello	Δ (prezzo della trazione)* distanza/fattore di carico	Riduzione sostanziale attraverso il miglior uso dei vettori di trasporto (30% o più)
Costi variabili di trasporto		$\Delta \frac{\beta}{\lambda} \times D$	
Magazzino	1. Miglioramento del tempo di transito	$=\$50 \times \Delta T$	Può essere importante, ma meno del sottostante
	2. Miglioramento della prevedibilità	$w \times V \times \Delta T(\gamma) = \%50 \times \Delta T(\gamma)$	Molto importante, può ridurre il tempo di settimane

bilità), attraverso un regime di transito semplificato (preferibilmente *IT-based* e compresa la differenziazione di trattamento basata sulla qualità e il trattamento basato su un sistema professionale di valutazione dei rischi).

2. Aumentare la chiarezza della destinazione, che è già solitamente un problema meno importante del precedente, ma è una fonte potenziale di complicazione, specialmente per le spedizioni non ricorrenti, a causa della mancanza di capacità doganali nei piccoli paesi. La riforma delle dogane nei Paesi non costieri può essere molto impegnativa anche a causa della maggiore importanza delle dogane nel sistema di gestione delle finanze pubbliche (i governi di questi Paesi spesso hanno poche fonti di reddito per cui compensano la loro scarsità di entrate finanziarie).
3. Più qualità e affidabilità del servizio grazie alla concorrenza al mercato. Le misure di facilitazione dovrebbero

essere concepite per dare un vantaggio ai servizi piuttosto che aiutare l'economia e l'integrazione: per esempio, lo smantellamento di pratiche anticoncorrenziali nel settore autotrasporti e il potenziamento dei requisiti di accesso basati sul merito e quindi sul rispetto degli standard e della qualità.

4. Maggiore efficienza dei nodi multimodali. Al di là del caso evidente di porti, in termini di fornitura di servizi affidabile, il trasporto su strada è di solito più affidabile del trasporto ferroviario. Difatti gli spedizionieri sono disposti a pagare un maggior premio per il collegamento stradale se più affidabile, perché di sovente gli interscambi ferroviari non sono ottimizzati. Tuttavia, l'impatto chiave è spesso il miglioramento del servizio ferroviario stesso, che può essere molto impegnativo dal lato finanziario e istituzionale, se include concessioni, privatizzazioni, o riforme. ■

L'Autorità di Trieste lancia la sfida della «free zone» per i Punti Franchi

Attuare un moderno regime di *free zone* ai punti franchi del Porto di Trieste: questo in sintesi l'obiettivo, carico di importanti risvolti per lo sviluppo dei traffici nell'alto Adriatico, lanciato da **Marina Monassi**, presidente dell'Autorità portuale di Trieste, in apertura della conferenza internazionale *Global Connectivity with the Mediterranean Basin*, svoltosi nella Stazione di Marittima di Trieste, grazie all'organizzazione della *World Free Zone Convention* e dell'Autorità portuale di Trieste e grazie al supporto di *Simest spa*.

«Il Porto Franco di Trieste è uno dei più antichi del mondo: fu istituito assieme a quello di Fiume nel 1719 dall'imperatore Carlo VI d'Asburgo», ha spiegato il presidente Monassi, «per tale ragione abbiamo richiesto al Governo italiano che la gestione dei Punti Franchi del Porto di Trieste possa avvenire secondo le consuetudini vigenti negli altri porti e zone franche del mondo, secondo l'articolo 1 (All. VIII) del Trattato di Parigi del 1947».

Tale regime prevede che vengano offerti incentivi competitivi, fiscali e non, atti ad attirare investimenti e sviluppo economico. Nello specifico, nessuna imposizione per imposte sui consumi e sui redditi limitatamente ai redditi prodotti nei Punti Franchi, la facoltà di consumo delle merci allo stato di estero per le attività svolte nei Punti Franchi o destinate all'esportazione; massima promozione del commercio internazionale estero per estero, con piena apertura a tutti i contatti e le proposte di sviluppo e di finanziamento; promozione delle infrastrutture e dei servizi che rendono certo ed effettivo il diritto di accesso al Porto Franco; sviluppo ulteriore della c.d. *Black Box*, sistema informatico che consente la tracciabilità delle merci nei Punti Franchi.

UNA LETTERA A MONTI

Il presidente Monassi ha, inoltre, ricordato di aver inviato nei giorni scorsi al presidente del Consiglio, **Mario Monti**, una lettera in cui veniva chiesto che venissero tenute in considerazione, all'interno delle Politiche Governative per lo sviluppo, le potenzialità offerte dal Porto di Trieste attraverso il suo regime di zona franca.

Proprio dal fronte governativo, è giunto il messaggio del ministro all'Ambiente, **Corrado Clini**, che ha sottolineato «l'importanza che riveste, per tutte le strategie rivolte a promuovere la *green economy*, la disponibilità di adeguate aree di Zona Franca, quale è appunto il Porto di Trieste, per gli insediamenti di attività logistiche e produttive ad alto contenuto di innovazione tecnologica, con moderati impatti sull'ambiente e consistenti risparmi di risorse energetiche, oltretutto per gli indotti riflessi di valore aggiunto e occupazionale».

«Già nell'immediato», secondo **Amedeo Teti**, direttore generale del Ministero per lo Sviluppo economico, «andrebbe convocata in caso di necessità una conferenza dei servizi per affrontare le situazioni che coinvolgono gli attori del sistema portuale nello specifico».

La bontà della via tracciata dall'APT trova fondamento anche nella parole di **Graham Mather**, presidente della *World Free Zone Convention*: «Trieste ha un ruolo importante nel mondo delle zone franche e lo avrà ulteriormente. (Ferpress) ■

Piano della Logistica Il punto dei lavori e il completamento degli studi

Il 26 luglio scorso si è tenuto a Roma un incontro organizzato dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica al fine di fare il punto sui risultati degli studi attivati nell'anno 2011 e loro completamento nell'anno 2012.

I temi trattati riguardano sostanzialmente una serie di progetti di filiera quali: l'*automotive*, il farmaco, la distribuzione urbana delle merci. A questo lavoro si sono aggiunti gli approfondimenti specifici operati per definire il quadro di contesto internazionale in ordine alle reti TEN-T ed al sistema dei valichi, che hanno compreso anche un accurato approfondimento sull'area euro-mediterranea che allo stato attuale è quella più sottoposta ai sensibili mutamenti geo-politici che stanno incidendo sulla geografia dei flussi di traffico di scala intercontinentale.

Chiarire lo scenario di sviluppo dell'area mediterranea significa, in buona sostanza, «orientare» le priorità di intervento dei sistemi portuali italiani.

Fino all'anno scorso, infatti, si registrava una caduta verticale dei traffici di Gioia Tauro e del Porto di Taranto, mentre negli ultimi accordi del Porto di Taranto e i risultati del Porto di Gioia Tauro dell'ultimo semestre evidenziano una inversione di tendenza significativa.

SUPERARE I LOCALISMI

Un altro aspetto rilevante che emerge dagli studi - che trovano conferma nelle politiche in atto di ingegneria istituzionale e di quella amministrativa - è il ruolo degli Enti deputati a pianificare e programmare nel settore della logistica. Dall'incontro del 26 luglio è emersa la necessità di superare i localismi per operare su scala interregionale che è il disegno che da tempo tutti gli esperti vanno ripetendo per quanto riguarda la localizzazione delle Piattaforme logistiche.

Sugli studi di settore, per realizzare i processi di filiera, è stato riconosciuto che è di notevole utilizzo il modello dinamico messo a punto per valutare gli impatti di politiche industriali e di miglioramento della competitività delle aziende, attraverso l'ammodernamento dei parchi rotabili del settore delle merci che per la portata superiore a 35 quintali sono ancora rappresentati prevalentemente da veicolo euro 2 ed euro 3, anche se a partire dal 2009 si è avuto un forte incremento delle immatricolazioni di veicoli a euro 5. Nelle politiche specifiche va attuato un programma finalizzato di interventi per i veicoli di portata superiore a 3,5 tonn. che per il 90% sono in quota al conto proprio.

LA FILIERA DEL FARMACO

Per la filiera del farmaco, anche se rispetto alle altre è molto «più corta» è stato convenuto che occorre uno sforzo per definire le linee guida dei processi di esternalizzazione per quanto riguarda il trasporto e la logistica, non tralasciando di definire processi di ingegneria informatica per i *software* di supporto che devono essere semplici ed interoperabili per ottenere forti risparmi e rilevante efficienza nella logistica del farmaco ospedaliero.

I lavori presentati hanno approfondito anche temi quali la *governance*, la formazione ecc. ■

Competitività della piattaforma logistica del Nord-Ovest per l'export piemontese

Il Piemonte è la quarta regione esportatrice in Italia contribuendo per il 10,3% all'export nazionale, con una bilancia commerciale in positivo per 8,1 miliardi di Euro. Ma i porti italiani sono utilizzati solo per il 35,1% delle tonnellate importate via mare, mentre per le esportazioni sono impiegati quasi esclusivamente i porti del Nord Europa. Come far recuperare competitività ai porti italiani?

di **ADELMO CROTTI** e **FRANCESCO RAMELLA**

1. PREMESSA

IMODESTI TASSI DI CRESCITA dell'economia europea inducono a rivolgersi con crescente interesse ai paesi emergenti (Sud America e paesi Asiatici) come possibili *partner* commerciali che possono garantire ampi margini di sviluppo. Tali flussi commerciali sono in termini quantitativi quasi interamente appannaggio, per evidenti ragioni, del trasporto marittimo (pur avendo il trasporto aereo un peso rilevante in termini di fatturato).

In un'ottica di minimizzazione del costo del trasporto e considerata l'incidenza prevalente della terminalizzazione terrestre sull'ammontare complessivo dell'inoltro, ci si dovrebbe aspettare che una quota largamente prevalente dei traffici fa-

cesse capo agli scali portuali del mar Tirreno.

È peraltro risaputo come la situazione reale si discosti radicalmente da tale assetto «ideale»: una quota rilevante di esportazione e di importazioni via mare del Piemonte si serve dei porti del mare del Nord.

Viene qui presentata una stima quantitativa di tali flussi basata sull'elaborazione dei dati ISTAT del commercio estero del nostro Paese e dei rilievi dei flussi di merce ai valichi alpini corredata da un quadro sintetico relativo alle tendenze evolutive dell'economia piemontese. Si analizzano inoltre i flussi di traffico nazionali ed internazionali che afferiscono ai principali porti e scali intermodali del Nord Italia.

2. GENESI DELLO STUDIO

Nell'ambito della redazione del nuovo Piano nazionale della logistica, la Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica del ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha affidato nel gennaio dello scorso anno all'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 la responsabilità di uno studio volto a fornire un quadro esauriente dell'attuale e prevedibile domanda di trasporto merci nazionale ed internazionale di lunga percorrenza e della sua ripartizione modale.

In tale sede sono state individuate le criticità del combinato ferroviario ed aereo ed avanzate proposte per conseguire un riequilibrio modale attraverso la riorganizzazione dell'offerta dei servizi stradali, ferroviari ed aerei.

Nel mese di settembre sono stati presentati i risultati delle analisi condotte e da parte della Consulta sono in fase di elaborazione le proposte di piano.

Gli autori della presente memoria hanno proseguito auton-

mamente nell'analisi dei dati reperiti nell'ambito del proprio lavoro e di quelli raccolti dagli altri Gruppi di ricerca coinvolti nella redazione del piano, al fine di formulare un quadro conoscitivo maggiormente approfondito relativamente alla macro area logistica del nord-ovest.

Adelmo Crotti è da oltre 30 anni docente di Trasporti presso il Politecnico di Torino, ha diretto ricerche e coordinato progetti a livello nazionale ed internazionale. Ha di recente concluso uno studio sulla domanda di trasporto di lunga percorrenza, nell'ambito del Piano Nazionale della Logistica

Francesco Ramella è docente di Tecnica ed economia dei Trasporti presso il Politecnico di Torino. Ha partecipato alla redazione di un contributo sul potenziamento del combinato ferroviario ed aereo nell'ambito del Piano della Logistica.

Competitività della piattaforma logistica del Nord-Ovest per l'export piemontese



3. IL SISTEMA PRODUTTIVO DEL PIEMONTE E L'INTERSCAMBIO COMMERCIALE CON L'ESTERO

Il Piemonte si attesta al quinto posto in Italia nella classifica del Prodotto Interno Lordo per regione: nel 2009, ha fatto registrare un PIL pari a 121,6 miliardi di Euro, contribuendo così per l'8% a quello dell'intera nazione.

I dati relativi all'interscambio commerciale internazionale del Piemonte relativi al 2010 mostrano una netta ripresa delle transazioni dopo il deciso crollo del 2009. Le esportazioni sono infatti aumentate del 15,9% attestandosi a 34,5 miliardi di Euro, in linea con la crescita nazionale (+16,4%), mentre le importazioni ammontano a 26,4 miliardi di Euro, in aumento del 16,8% rispetto all'anno precedente ma con una crescita più lenta rispetto alla media nazionale (+23,4%).

Il Piemonte si conferma quindi quarta regione esportatrice in Italia contribuendo per il 10,3% all'*export* nazionale, preceduto solo da Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. La sua attitudine esportatrice viene inoltre confermata da un saldo della bilancia commerciale positivo e pari a 8,1 miliardi di Euro, in contrasto con i valori nazionali che mostrano una forte componente in *import*, che contribuisce a rendere il saldo negativo di 8,4 miliardi di Euro.

I Paesi dell'Unione europea continuano a rappresentare il principale sbocco dei prodotti piemontesi all'estero, nonostante la quota da essi rappresentata sul totale delle esportazioni sia scesa dal 65% del 2009 al 62,8% del 2010. L'*export* verso i 27 Paesi UE è infatti cresciuto di 2,3 miliardi di Euro, facendo registrare un incremento dell'11,9%, ma l'aumento percentuale degli scambi con i paesi extra-UE è stato decisamente superiore, con un +23,3% su base annua che determina un incremento complessivo delle esportazioni piemontesi del 15,9%. Questi risultati suggeriscono alcune riflessioni: da un lato la robusta presenza sui mercati comunitari è senza dubbio segno di competitività dei prodotti piemontesi; dall'altro tali mercati non offrono le prospettive di sviluppo garantite

dalle numerose economie emergenti a causa della sempre crescente saturazione, della stagnazione dell'economia europea e dell'impossibilità di sfruttare la leva del cambio svalutato.

Come detto sono però i Paesi che non fanno parte dell'Unione europea a far registrare i maggiori tassi di variazione rispetto al 2009. Alle spalle delle conferme di Svizzera e Stati Uniti spiccano infatti le eccezionali crescite di Turchia, Cina e Brasile, tutte con aumenti superiori al 40%.

Nel complesso risultano in forte ascesa le vendite di merci piemontesi in tutta l'area asiatica, trainata principalmente dai paesi dell'estremo oriente, e nel mercato sudamericano, le cui importazioni sono tornate ai livelli pre-crisi.

All'incirca la metà dell'*export* piemontese è riconducibile ai settori della meccanica e dei mezzi di trasporto, seguono i prodotti chimici con una quota di poco inferiore al 14%; alimentari, metalli e prodotti tessili si attestano poco sotto il 10%.

Con riferimento alla ripartizione territoriale, la Provincia di Torino detiene poco meno della metà dell'*export* piemontese, seguita da Cuneo (17%), Novara e Vercelli (11%). Tra il 2009 ed il 2010 ha fatto segnare una forte crescita il contributo della Provincia di Alessandria (+32%).

La composizione settoriale della struttura produttiva evidenzia come la maggior parte delle imprese registrate in Piemonte appartenga al settore dei servizi (56%), con il commercio e il turismo che recitano un ruolo primario. Ciò è dovuto principalmente a due fattori: l'alta polverizzazione delle imprese in questo segmento produttivo e il progressivo spostamento della composizione settoriale verso le attività del terziario.

Le imprese appartenenti all'industria rappresentano il 26% del totale, con una prevalenza di quelle di costruzioni rispetto alle aziende relative all'industria in senso stretto; le imprese agricole infine contribuiscono solo per il 13% del totale piemontese.

4. L'ATTRATTIVITÀ DEI PORTI ITALIANI PER IL COMMERCIO ESTERO DEL PIEMONTE

4.1. METODOLOGIA DI ANALISI

Sulla base delle informazioni fornite dall'Istituto Nazionale di Statistica è possibile conoscere per ciascuna regione il quantitativo di merce importato/esportato per ciascun modo di trasporto che viene definito come: «Modalità di trasporto utilizzata per l'introduzione o l'uscita delle merci: dal territorio comunitario per gli scambi con i Paesi non appartenenti all'Unione europea; dallo Stato membro di spedizione o di acquisto per gli scambi comunitari».

I modi di trasporto sono: marittimo, ferroviario, stradale, aereo, altro mezzo di trasporto (es. gasdotti) e modo di trasporto non dichiarato. Per quanto riguarda il modo di trasporto non dichiarato, l'Istat precisa che «dal 2001, nell'ambito delle semplificazioni sugli scambi intracomunitari, stabiliti dal re-

golamento comunitario 1901/2000, e recepiti dai singoli Stati, gli operatori che hanno realizzato nell'anno precedente o che presumono di realizzare nell'anno in corso spedizioni per un valore esterno a determinate soglie, non sono più obbligati alla dichiarazione del modo di trasporto. Pertanto si è reso necessario creare la voce *Non dichiarato*».

È inoltre possibile acquisire i dati relativi ai flussi di merce in transito attraverso le Alpi elaborati dal Dipartimento Federale dei Trasporti svizzero che, con cadenza annuale, rende disponibili i dati relativi al numero complessivo di veicoli pesanti/carri ferroviari transitati e della quantità complessiva di merci trasportate; con cadenza quinquennale viene effettuata anche un'indagine campionaria volta a stimare l'origine e la destina-

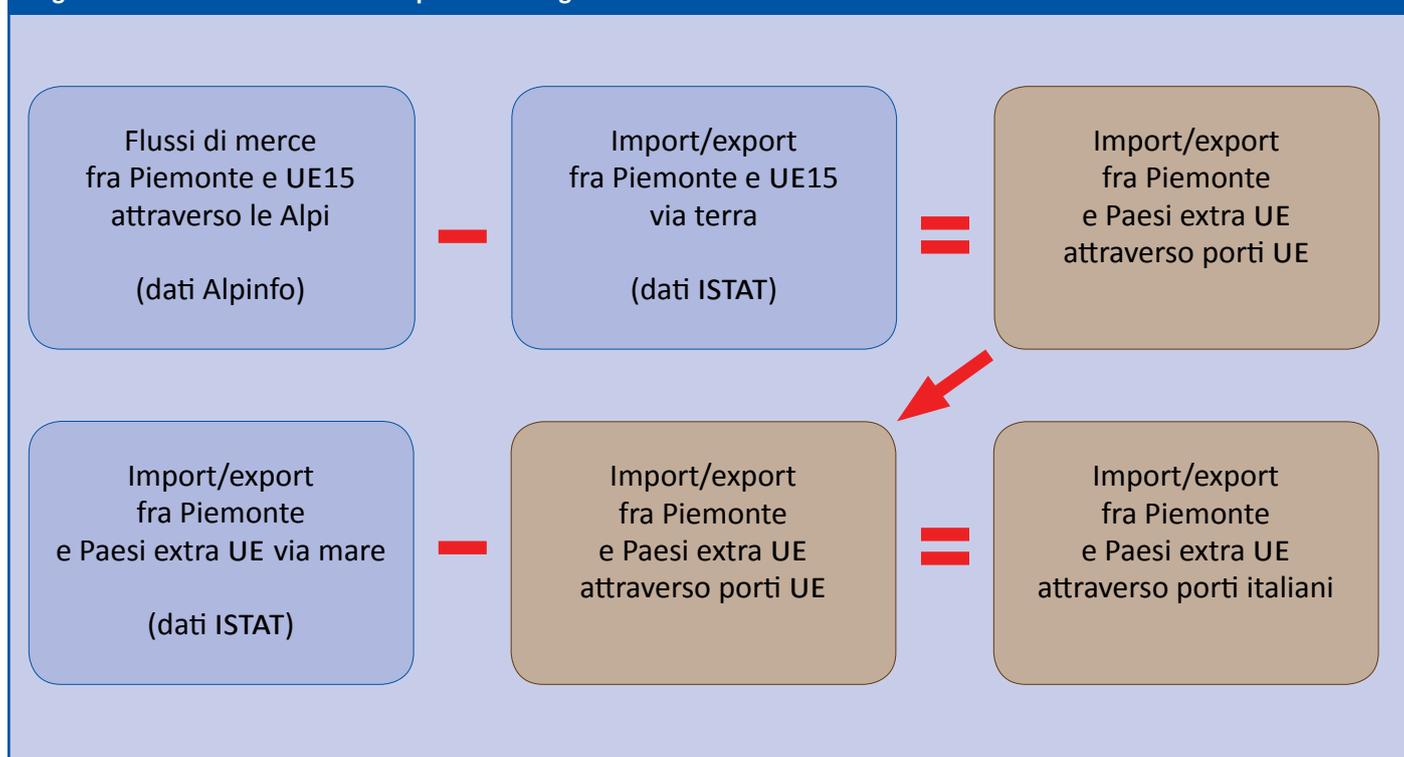
... la metà dell'export piemontese è riconducibile ai settori della meccanica e dei mezzi di trasporto, seguono i prodotti chimici con una quota di poco inferiore al 14%; alimentari, metalli e prodotti tessili si attestano poco sotto il 10%.

zione dei veicoli, la tipologia di merce ed alcune caratteristiche del mezzo. L'ultima indagine pubblicata dal Dipartimento Federale dei Trasporti svizzero risale al 2004, mentre i dati relativi al 2009 sono ancora in corso di elaborazione. Il Paese estero in cui ha termine o inizio il trasporto via terra monitorato da *Alpinfo* non è però necessariamente il Paese di destinazione/origine finale della merce stessa, in quanto in molti

casì il carico prosegue utilizzando altri modi di trasporto (in prevalenza marittimo).

L'entità complessiva dei flussi diretti oltre mare è stimata come differenza fra flussi di merce in transito attraverso le Alpi con destinazione (reale o fittizia) in un Paese della UE15 e l'ammontare complessivo dell'interscambio commerciale con i medesimi Stati via terra (vedi **Figura 1**).

Figura 1. Procedura di stima della ripartizione degli interscambi commerciali del Piemonte via mare



La quantità di merci con origine/destinazione in Piemonte imbarcata nei porti del nord Italia viene stimata come differenza fra il totale dell'*import/export* via mare extra UE15 ed i flussi stimati in precedenza.

I valori così ottenuti potrebbero essere parzialmente sovrastimati in quanto la località di origine/destinazione del trasporto intermodale viene spesso individuata nello scalo ove

viene effettuato il trasbordo strada/rotaia e non nell'origine/destinazione della tratta stradale.

È verosimile che una quota parte dei flussi che fanno capo alla Provincia di Novara, abbiamo come origine/destinazione finale la Lombardia o, in misura minore, altre Regioni del Centro-Nord (peraltro vi possono anche essere flussi da e per il Piemonte che utilizzano scali intermodali in altre Regioni).

4.2. LA RIPARTIZIONE DEI TRAFFICI: PORTI ITALIANI VS. PORTI DEL NORD EUROPA

Gli scambi commerciali via mare più rilevanti sono quelli con l'America con un totale di oltre 1,6 milioni di tonnellate, dei quali circa due terzi si riferiscono alle importazioni. Segue l'Asia con 1,3 milioni, mentre più distanziate si collocano nell'ordine i Paesi europei non UE, l'Africa e i Paesi UE che si aggirano intorno alle 500 mila tonnellate. Chiudono infine le poco più di 100 mila tonnellate di merci che il Piemonte ha scambiato via mare con l'Oceania.

Il traffico marittimo totale riguardante le merci piemontesi nel 2004 ammonta a circa 2,9 milioni di tonnellate per le importazioni e quasi 1,8 milioni di tonnellate per le esportazioni di cui circa 410mila t. da o per altri Paesi UE15. Come detto sopra, dai dati forniti dal Dipartimento Federale dei Trasporti svizzero tramite l'indagine CAFT è possibile individuare i traffici commerciali via terra del Piemonte attraverso l'arco alpino ed in particolare quelli che interessano i Paesi della UE15.



Tabella 1. Flussi di merce tra il Piemonte e l'UE15 (porti compresi) in transito ai valichi alpini [tonn.]

	IMPORT	EXPORT
Austria	431.346,17	155.681,85
Belgio	1.816.610,76	1.275.077,75
Danimarca	25.620,74	42.410,37
Finlandia	11.025,97	9.229,22
Francia	5.900.071,97	3.516.945,09
Germania	1.797.244,00	1.544.829,96
Grecia	0,00	0,00
Irlanda	24.646,77	32.391,07
Lussemburgo	46.880,67	55.542,92
Olanda	462.061,43	209.124,75
Portogallo	43.169,36	56.813,98
Regno Unito	226.746,57	380.599,04
Spagna	605.938,10	722.360,22
Svezia	100.960,27	54.748,58
TOTALE UE15	11.492.322,78	8.055.754,81

Fonte: elaborazione su dati Alpinfo 2004

In **Tabella 1**, sono riportate le tonnellate di merci che il Piemonte ha importato/esportato via strada o ferrovia con origine/destinazione ciascuno dei quindici paesi Ue.

Si ricorda, tuttavia, che per la natura stessa dell'indagine tali paesi non rappresentano necessariamente l'origine/destinazione ultima della merce stessa: è vero che il carico finisce la sua corsa in tali paesi, ma ciò accade solo per quanto riguarda il trasferimento via terra, cioè l'unico monitorato dall'indagine CAFT; come si vedrà in seguito una considerevole quantità di merci viene imbarcata nei porti di tali paesi e prosegue verso

altre destinazioni. L'interscambio del Piemonte con la UE15 ammonta a poco meno di 20 milioni di t, di cui 13 milioni in import e 6,6 milioni in export di cui rispettivamente 8,1 milioni e 5,5 milioni su strada e ferrovia.

A tale valori vengono sommati i flussi per i quali non viene indicato il mezzo di trasporto (tale assunzione deriva dalla constatazione che qualora tali flussi venissero attribuiti ad altri modi l'ammontare di *import/export* con la UE15 risulterebbe superiore ai flussi totali in transito all'arco alpino) (**Tabella 2**).

Tabella 2. Import/export via terra tra il Piemonte e l'UE15 [tonn.]

UNIONE EUROPEA 15		
	import	export
A-Altro mezzo di trasporto	2.933.858	7.984
N-Non dichiarato	1.593.582	873.830
1-Trasporto marittimo	276.837	147.246
2-Trasporto ferroviario	2.857.610	369.783
3-Trasporto stradale	5.320.123	5.192.560
4-Trasporto aereo	3.199	8.957
TOTALE	12.985.209	6.600.360

Fonte: elaborazione su dati coeweb.istat.it

Tabella 3. Ripartizione dei flussi di merce via mare extra UE15 da e per il Piemonte fra porti italiani e del nord Europa [tonn.]

UNIONE EUROPEA 15		
	import	export
A Traffico via terra Piemonte / UE15 (porti compresi)	11.492.323	8.055.755
B Import export Piemonte /UE15	9.771.315	6.436.173
C= A - B Merce che parte/arriva nei porti dell'UE15	1.721.008	1.619.582
D Import/export via mare extra UE15	2.649.878	1.627.924
E= D - C Merce che parte/arriva nei porti italiani	928.869	8.343

Fonte: elaborazione su dati coeweb.istat.it

Il principale porto del Nord Europa di origine/destinazione dei traffici containerizzati del Nord Italia è Rotterdam con circa 220mila TEU/anno movimentati, seguito da Anversa con 126mila TEU/anno...

L'entità complessiva delle merci imbarcate/sbarcate nei porti europei ed in quelli nazionali viene riepilogata in **Tabella 3**. Ponendo a confronto i valori ottenuti è evidente la netta egemonia dei porti nord-europei.

I porti italiani sono utilizzati solo per il 35,1% delle tonnellate importate via mare dal Piemonte, mentre per le esportazioni sono impiegati quasi esclusivamente i porti del Nord Europa.

Figura 2. Incidenza dei porti italiani nelle importazioni marittime extraeuropee piemontesi

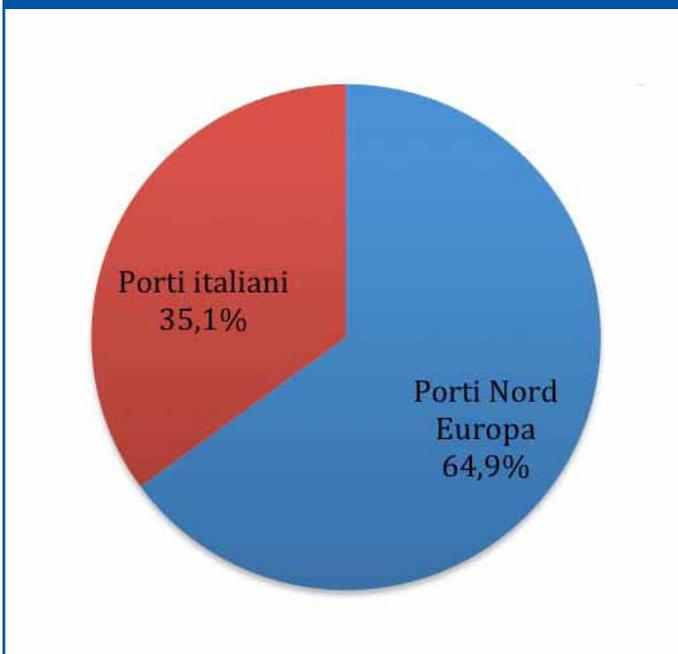
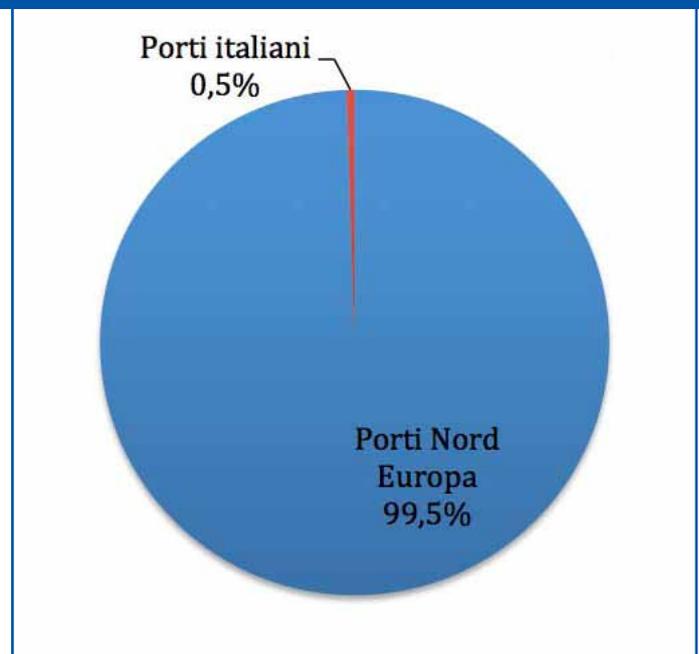


Figura 3 - Incidenza dei porti italiani nelle esportazioni marittime extraeuropee piemontesi



4.3. FLUSSI DI CONTAINER DA E VERSO I PORTI DEL NORD EUROPA

Nell'ambito della redazione del Piano della Logistica 2011 è stata prodotta (a cura della società D'Apollonia) una stima dei flussi di traffico containerizzati ferroviari che interessano i collegamenti fra gli scali intermodali del nord Italia ed i porti che si affacciano sul Mare del Nord. L'entità complessiva di tali flussi è stimata pari a circa 450mila TEU per l'anno 2011, di cui poco meno di 140mila fanno capo agli scali di Novara Boschetto/CIM e circa 210mila a terminali siti in Lombardia. L'analisi non entra nel dettaglio della origine/destinazione finale dei *container*.

Per quanto riguarda il Piemonte è verosimile che una parte dei flussi con origine/destinazione nella Regione facciano capo a scali lombardi (in particolare Busto Arsizio e Mortara). Viceversa è plausibile che una parte non marginale dei flussi che interessano gli scali di Novara sia relativa a traffici che interes-

sano la stessa Lombardia.

Ponendo a confronto i 140mila TEU/anno sopra indicati trasportati su ferrovia con la totalità delle merci con origine o destinazione in Piemonte che utilizzano gli scali del mare del nord, quantificata in circa 3,3 milioni di t, equivalenti approssimativamente a 330mila TEU, sembra di capire che una quota rilevante di tali flussi sia riconducibile al modo di trasporto stradale.

Il principale porto del Nord Europa di origine/destinazione dei traffici containerizzati del Nord Italia, sempre secondo stime D'Apollonia, sarebbe Rotterdam con circa 220mila TEU/anno movimentati, seguito da Anversa con 126mila TEU/anno e da Amburgo con circa 43mila TEU; più modesti i flussi che interessano Zeebrugge e Le Havre (circa 25mila TEU).

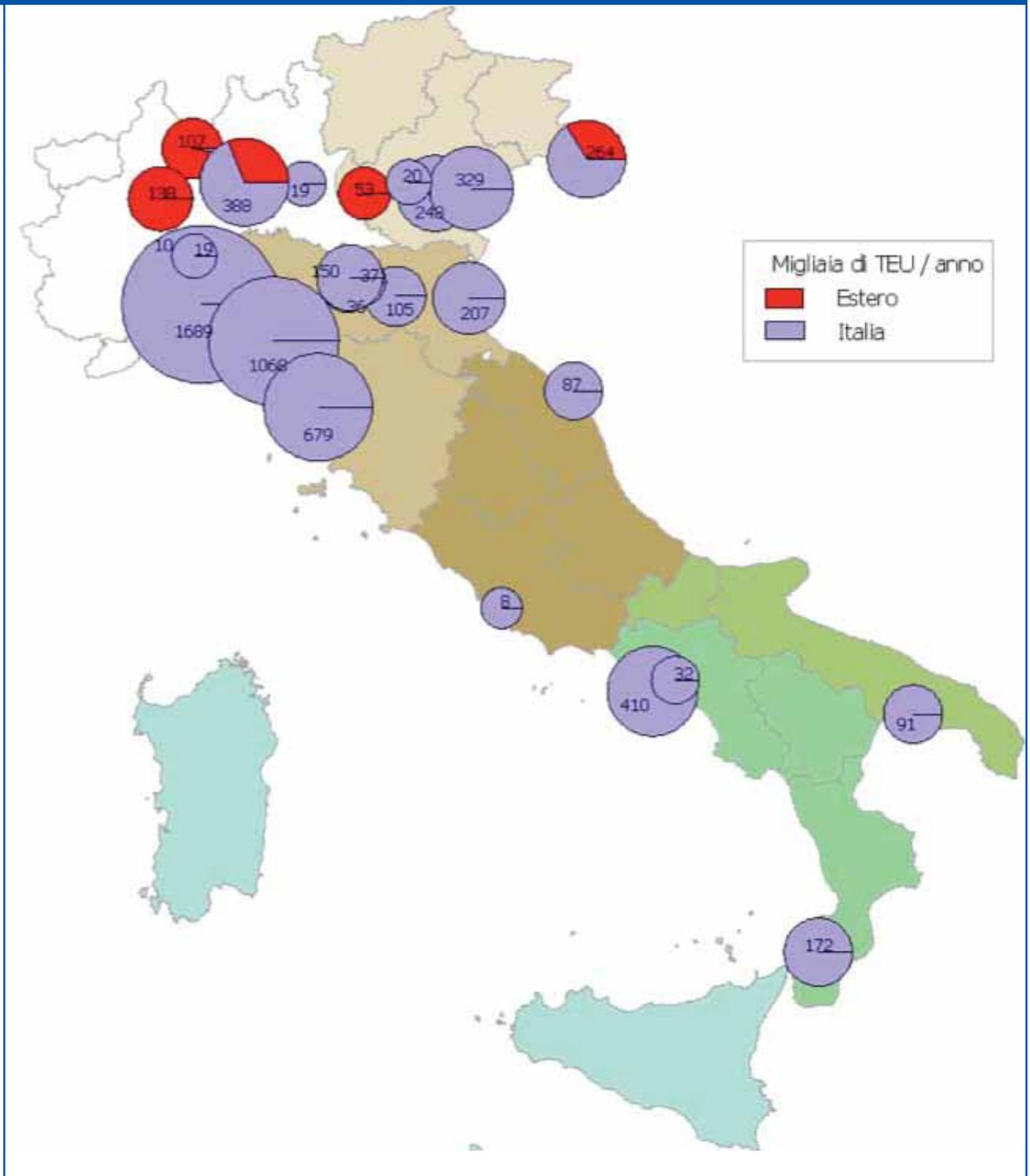
4.4. FLUSSI DI CONTAINER DA E PER GLI SCALI INTERMODALI DEL NORD ITALIA ED I PORTI ITALIANI

Nell'ambito delle elaborazioni svolte per il Piano Nazionale della Logistica era stata ricostruita la matrice origine/destinazione terrestre relativa agli scali portuali italiani ed ai maggiori terminali intermodali. Dall'analisi si evinceva come la parte

largamente prevalente dei flussi intermodali nazionali fosse quella relativa alle merci da e per i porti. È stata successivamente prodotta un'analisi limitata alla movimentazione dei soli container con ripartizione dei flussi fra ambito nazionale



Figura 4. Container movimentati nei porti e negli scali intermodali italiani



ed internazionale. Come evidenziato in **Figura 4**, fatta eccezione per lo scalo di Trieste, l'area di gravitazione dei porti italiani è limitata al territorio nazionale, mentre hanno origine/destinazione nei Paesi europei i flussi di container che gravitano sui tre maggiori terminali intermodali del nord-italia (Busto Arsizio, Novara e Verona).

I *container* trasportati su ferrovia fra gli scali intermodali in Italia ed i porti del Mare del Nord ammontano a circa un terzo di quelli che interessano le relazioni fra porti e terminali nazionali (455mila TEU contro 1.400mila).

Con riferimento alle relazioni intercorrenti fra il Piemonte ed il principale porto *container* ligure, sulla base di un'indagine realizzata a cura del centro di ricerca C.I.E.L.I dell'Università di Genova (dati 2006), risulta che solo una quota molto modesta dei traffici di *container* che transitano presso il «Voltri Terminal Europa» ha origine o destinazione in Piemonte. In particolare per quanto concerne i flussi in *export* la quota del Piemonte si attesta al 16,4% mentre per quanto riguarda l'*import* il peso della nostra Regione si attesta al 21,6%.

Il peso delle singole Province è sintetizzato in **Tabella 4**.

I container trasportati su ferrovia fra gli scali intermodali in Italia ed i porti del Mare del Nord ammontano a circa un terzo di quelli che interessano le relazioni fra porti e terminali nazionali (455mila TEU contro 1.400mila).

Figura 5. Container movimentati fra gli scali intermodali italiani ed i porti

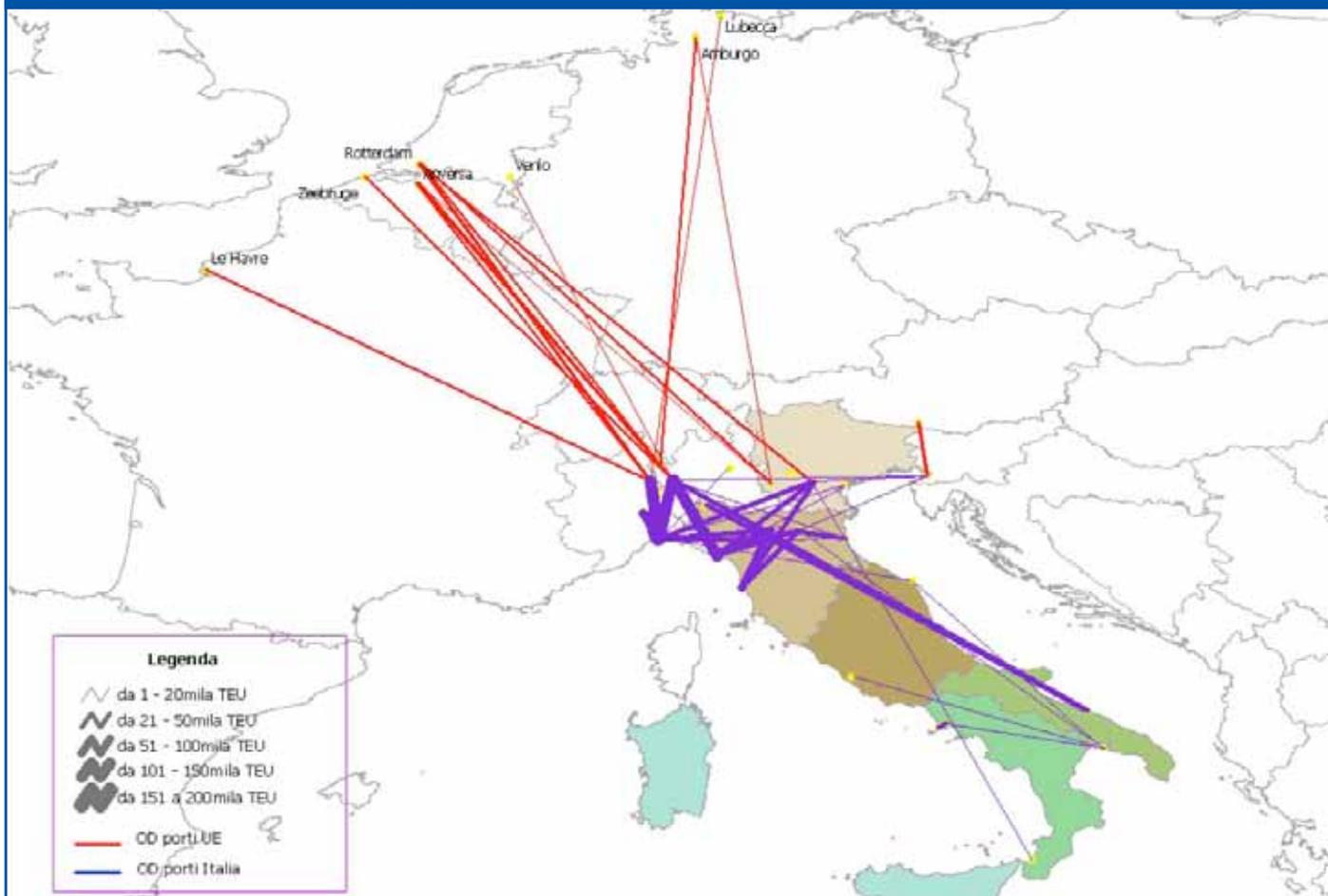


Tabella 4. Ripartizione per provincia del Piemonte dei flussi di container che transitano presso il «Voltri Terminal Europa» di Genova

UNIONE EUROPEA 15		
	import	export
Torino	8,1%	6,3%
Cuneo	4,9%	3,1%
Novara	2,1%	1,5%
Biella	2,0%	0,3%
Alessandria	1,8%	3,3%
Vercelli	1,7%	0,6%
Asti	0,7%	1,2%
Verbania	0,4%	0,2%

Avendo appurato che i traffici marittimi piemontesi con Paesi esterni all'UE si affidano prevalentemente ai porti europei, è stata analizzata la ripartizione modale dei flussi di traffico

con i Paesi all'interno dei quali sono posizionati i porti medesimi, ossia Germania, Belgio e Francia, al fine di verificare l'attuale ruolo del trasporto intermodale.

Competitività della piattaforma logistica del Nord-Ovest per l'export piemontese



Per quanto concerne la Germania, dai dati *Alpinfo* relativi al 2004 emerge che le tonnellate di merce che hanno viaggiato via terra sull'asse Piemonte-Germania ammontano a 3,3 milioni: di queste il 54% rappresentano importazioni piemontesi e il restante 46% esportazioni.

Tra le modalità di trasporto utilizzate, per le importazioni la strada e la ferrovia tradizionale incidono per circa il 40% rispettivamente, mentre la restante quota è rappresentata dal trasporto combinato strada-rotaia. Per le esportazioni, invece, la quota rappresentata dal trasporto stradale è decisamente prevalente (64%); il combinato sale al 27%, mentre la ferrovia tradizionale conta solo per il 9%.

I vettori che effettuano i trasporti su questa tratta sono prevalentemente tedeschi e italiani (entrambi con circa il 38% del totale); i vettori austriaci detengono il 15% del mercato. I valichi alpini più utilizzati sono il Sempione, il Brennero e il Gottardo che insieme rappresentano circa il 90% del totale.

I traffici terrestri da e verso l'Olanda nel 2004 sono stati di poco superiori alle 670 mila tonnellate, con larga prevalenza delle importazioni (68,8%).

La modalità di trasporto più utilizzata è costituita dal combinato strada-rotaia non accompagnato, che nelle esportazioni arriva ad incidere per il 62% (44% per l'*import*). Fra Rotterdam e lo scalo di Novara Boschetto, sono in orario 24 coppie di treni settimanali gestiti dalla società HUPAC (5 coppie interessano lo scalo di Busto Arsizio e 4 quello di Mortara).

La strada si colloca al secondo posto con circa un terzo del totale, mentre la ferrovia tradizionale è utilizzata solo per una quota minoritaria delle importazioni (12%).

Con riferimento alla nazionalità dei vettori si evidenzia una netta prevalenza di quelli olandesi con il 61%, mentre gli italiani contano solo per il 27%. Il Gottardo è il valico più utilizzato con il 42% del totale, seguito dal Sempione (30%) e dal Fréjus (19%).

L'interscambio con il Belgio è decisamente consistente e su-

pera i 3 milioni di tonnellate. Tale valore si avvicina quindi a quello della Germania, suggerendo così una riflessione: in assenza di dati sugli scambi commerciali effettivi con i singoli Paesi UE in quantità e ricordando che i dati *Alpinfo* comprendono anche le merci che proseguono oltre i confini comunitari tramite altre modalità di trasporto (ad esempio via mare), si può ipotizzare che i porti del Belgio rappresentino uno scalo privilegiato per i traffici che interessano il Piemonte.

Tra le modalità di trasporto utilizzate su questa tratta vi è una netta supremazia del trasporto combinato non accompagnato che rappresenta oltre il 75% di flussi in *import* ed il 79% di quelli in *export* mentre la restante quota riguarda quasi totalmente il trasporto stradale.

I vettori che trasportano la merce tra il Piemonte ed il Belgio sono per il 40% italiani e per il 37% belgi, mentre olandesi, lussemburghesi e tedeschi rappresentano ciascuno il 4% del totale. Tra i valichi utilizzati, la maggior parte della merce passa attraverso il Gottardo (55%); seguono il Fréjus con il 29% e il Sempione con il 10%.

Gli scambi commerciali via terra tra il Piemonte e la Francia ammontano a oltre 9,4 milioni di t.

Il modo di trasporto più utilizzato è decisamente quello stradale, con il 51% delle importazioni e addirittura il 75% delle esportazioni del Piemonte verso la Francia. Il trasporto ferroviario tradizionale è utilizzato con valori importanti solo per le importazioni, mentre il combinato (esclusivamente non accompagnato) va dal 13% delle importazioni al 19% delle esportazioni.

Il 48% dei vettori che operano su questa tratta è italiano, il 43% è francese mentre il restante 9% è di un'altra nazionalità. La quasi totalità della merce attraversa le Alpi dal Fréjus o da Ventimiglia, con il primo che rappresenta addirittura il 78% del totale (la quota è diminuita negli ultimi anni con la parziale riacquisizione da parte del traforo del Monte Bianco di flussi che erano confluiti sul Fréjus in occasione della chiusura).

5. CONCLUSIONI

Con riferimento alla situazione piemontese, risulta quasi paradossale che la maggior parte delle merci debba percorrere migliaia di km via terra per imbarcarsi nei porti del Nord Europa quando i porti liguri si trovano a portata di mano. Molteplici sono le ragioni di questa mancanza di competitività degli scali nazionali che si riflette anche nella quasi totale assenza di container sbarcati ed imbarcati in Italia destinati o provenienti da Paesi UE con conseguente perdita di consistenti introiti fiscali.

Il Piemonte, pur disponendo di una dotazione infrastrutturale superiore alla media nazionale, per la sua naturale collocazione geografica e per le criticità del collegamento ferroviario del Fréjus (sia per quanto concerne la acclività della linea di adduzione che con riferimento alla sagoma della galleria), non

riesce a sviluppare od esprimere le masse di traffico critiche che giustifichino la creazione di terminali e servizi intermodali dedicati ai traffici di *import/export* regionali.

La quasi scomparsa del trasporto intermodale sul versante italo-francese sembra da ricondurre, oltre che ai prolungati problemi conseguenti ai lavori di ammodernamento della galleria, alla forte resistenza del gestore della rete d'oltralpe nel consentire l'accesso ad operatori stranieri. Poiché la tratta più estesa dei collegamenti fra il nord Italia ed i Paesi UE è in territorio estero, risulta evidente lo scarso interesse da parte di operatori italiani a produrre servizi limitati alla tratta nazionale.

Si denota inoltre come la parte largamente prevalente dei flussi di container che vengono inviati o arrivano dai porti del

... è quasi paradossale che la maggior parte delle merci debba percorrere migliaia di km via terra per imbarcarsi nei porti del Nord Europa quando i porti liguri si trovano a portata di mano.

mare del Nord si concentrano nei terminali più baricentrici della Pianura Padana ossia quelli di Busto Arsizio, Melzo e Novara. Del tutto marginale per tali traffici è il ruolo degli altri scali compreso quello dell'interporto di Verona la cui attività è pressoché interamente costituita da collegamenti fra *inland terminal*.

Tale fenomeno determina la quasi saturazione in termini di capacità dei valichi svizzeri e rende quanto mai urgente l'apianamento del contenzioso fra le ferrovie italiane e francesi in merito alle condizioni di transitabilità dei treni intermodali lungo la galleria del Fréjus recentemente ammodernata¹.

In ambito nazionale, gli interporti di Padova e Bologna risultano essere gli unici ad aver sviluppato rilevanti servizi sia con i porti dell'Adriatico che con quelli del Tirreno.

Tale realtà potrebbe costituire un valido modello per lo sviluppo di uno o più scali intermodali in Piemonte su cui fare confluire i traffici containerizzati dei porti liguri qualora le merci siano destinate o possano essere ulteriormente lavorate in Italia.

Le analisi condotte confermerebbero anche la mancanza di operatori logistici/spedizionieri nazionali di dimensioni tali da poter orientare i traffici e la necessità dei porti italiani di

garantire alle primarie compagnie di navigazione specializzate nel trasporto container adeguate condizioni di attracco (banchine e fondali) e servizi di feederaggio ferroviario per la consegna porta a porta.

I porti italiani devono recuperare competitività sia per meglio servire l'*import/export* nazionale che per acquisire traffici diretti o provenienti dai paesi UE; il recente progetto di sviluppo dell'Autorità portuale di Savona con Maersk potrebbe rappresentare un modello di sviluppo per la portualità ligure.

Occorre peraltro essere consapevoli che la forte competitività dei porti del Nord Europa è imperniata sulla possibilità di conseguire rilevanti economie di scala grazie alla forte concentrazione della domanda. Ciò si traduce in una:

- maggiore scelta negli scali del Nord Europa di servizi di linea transoceanici;
- maggiore disponibilità del Nord Europa ad accogliere le grandi navi da 8.000-15.000 TEU a pieno carico con fondali, banchine e attrezzature adeguate;
- ampi retroporti pianeggianti;
- maggiore capacità nell'organizzare i viaggi inland in tempi affidabili e brevi sia con i treni, sia con i camion per la terminalizzazione terrestre. ■

Adelmo Crotti

adelmo.crotti@polito.it

Francesco Ramella

francesco.ramella@polito.it

¹ Tale contenzioso è stato definitivamente risolto e a partire dal giugno 2012 la sagoma limite del traforo è stata portata a «PC45» a fronte del precedente «PC30».



IL PROFILO OPERATIVO

La società ha per scopo la promozione e lo svolgimento delle seguenti attività

- attività di studi e ricerche;
- attivazione di corsi di istruzione post universitari;
- formazione specialistica nel settore dei trasporti;
- la formazione professionale, la riqualificazione, la specializzazione post diploma e post laurea per esperti di diversi campi lavorativi, delle professioni delle arti e dei mestieri, del commercio, dell' industria, dei trasporti, della sanità, finalizzati alle iscrizioni agli albi professionali nazionali, regionali e provinciali;
- attività volte a favorire l'acquisizione e la produzione delle conoscenze scientifiche, umanistiche e tecniche;
- attività di organizzazione e di realizzazione di seminari e convegni di studio su temi professionali, culturali e sociali;
- attività di studi e ricerche finalizzate ai trasporti ed alla logistica;
- attività di studio, formazione, promozione dei fenomeni e dei problemi connessi al bisogno sociale di mobilità, sicurezza stradale, approfondire e diffondere la conoscenza delle tecniche di analisi, previsione, programmazione e produzione dei servizi di trasporto.

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.

Il primo progetto di Assologistica per una filiera agroalimentare

Assologistica «Cultura e Formazione» ha promosso «BeveRete», un progetto pilota nel settore della distribuzione del beverage, coinvolgendo tre operatori di tre aree diverse del Paese (Di Martino, MAG-DI e Zanardo): una rete di 3 hub, 14 transit point e 75 pallet way, per un totale di circa 200.000 mq di spazi coperti, con 300 ribalte e una flotta «unificata» di oltre 2.800 mezzi.

di **DONATELLA RAMPINELLI** e **PIETRO PEDONE**

DA ANNI È A TUTTI EVIDENTE che la logistica italiana è poco efficiente e troppo costosa, penalizzando di fatto imprese singole e, ancor più, intere filiere. Studi di settore, indagini e ricerche effettuate da associazioni ed enti pubblici e privati hanno indagato, misurato, confrontato la nostra logistica con quella di altri paesi, analizzando cause e proponendo cure. Alcune iniziative hanno avuto successo (locale o settoriale), ma il vero salto di qualità a livello di sistema è ancora da fare.

L'Italia, con la sua popolazione distribuita e radicata sugli usi e costumi locali, è sempre stato il paese del «piccolo e bello»: dove «piccolo» è proprio la caratteristica che è in netto contrasto con il primo requisito per una logistica efficiente: la massa critica. Per migliorare la competitività della nostra logistica, qualcosa in verità è stato fatto: per esempio, già 20 anni fa le imprese leader del «Largo Consumo Confezionato», che si dovevano confrontare con il resto d'Europa (Unita, da poco) e del mondo, si sono associate in tavoli multi aziendali, come ECR Italia (*Efficient Consumer Response*), per migliorare le performance di servizio e di costo delle filiere, partendo proprio dalla logistica: perchè il responsabile logistico del Produttore e il responsabile logistico del Distributore riescono, più facilmente di altre funzioni aziendali, a superare le storiche barriere conflittuali del rapporto cliente-fornitore, ad individuare insieme sprechi e attività a scarso valore aggiunto e, quindi, riescono meglio a razionalizzare interfacce e filiere e a collaborare, con vantaggio di tutti

Le iniziative, promosse per l'intero settore, si sono poi realizzate al meglio per filiera o per interfacce tra singolo produttore e singolo distributore (approccio *one-to-one*).

Alcuni importanti risultati sono stati così conseguiti, integrando le filiere, evitando passaggi a scarso valore aggiunto e migliorando le interfacce operative fra le imprese: i tavoli di ECR riunivano però Produttori di Marca e Grande Distribuzione, escludendo di fatto sia le piccole medie imprese sia gli operatori logistici (all'epoca anch'essi classificabili come PMI, nella

maggior parte). Assologistica ha, quindi, preso l'iniziativa a vantaggio dei propri associati ed ha promosso servizi e formazione proprio per le imprese italiane della logistica che, nel frattempo, sono cresciute in dimensioni (medie) e in cultura (grazie anche alla progressiva diffusione dell'*outsourcing* in Italia, pur se in misura minore rispetto al resto d'Europa) per poter meglio competere con le imprese logistiche straniere, che da sempre invadono l'Italia.

«Assologistica Cultura e Formazione», inoltre, ha costruito una scuola di formazione per far crescere cultura manageriale e visione di filiera nelle imprese logistiche italiane, superando i confini dell'azienda e stimolando la capacità di organizzarsi per filiera e di integrarsi, in verticale e in orizzontale, perchè il Bel Paese possa essere sostenuto da una logistica più evoluta, per diventare più competitivo sul mercato interno e più agguerrito sui mercati internazionali.

Donatella Rampinelli ha ottenuto la laurea in Chimica e il master in Statistica presso l'Università del Tennessee (USA) e vanta esperienze che vanno dalla Ricerca e Sviluppo (Farmitalia Carlo Erba) al Quality Assurance (Warner Lambert). Approdata successivamente alla Supply Chain, lavorando in Reckitt&Colman, Reckitt Benckiser e Campari e attualmente è membro del board di ELA (European Logistics Association) e Presidente di Assologistica Cultura&Formazione.

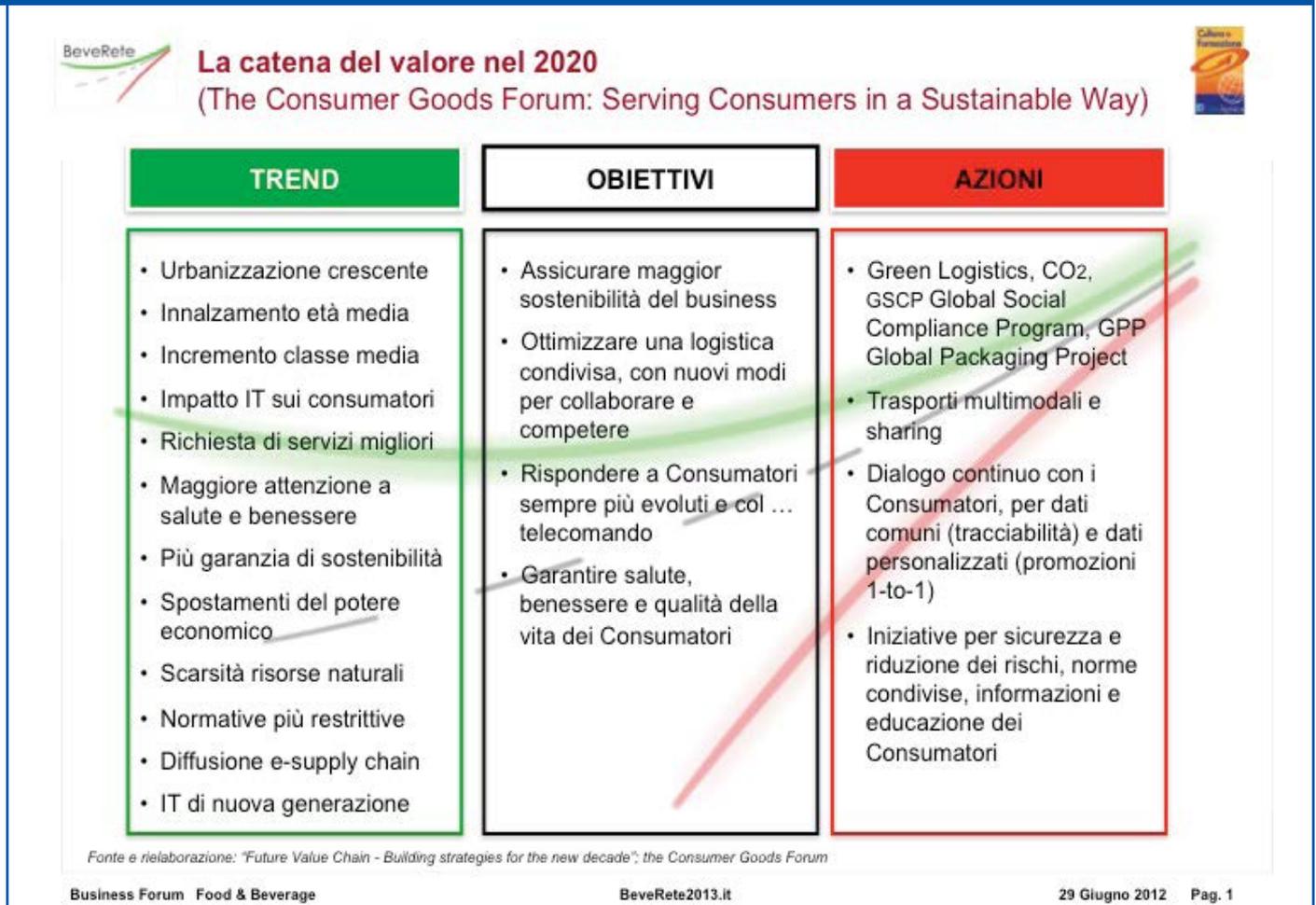
Pietro Pedone è temporary manager e consigliere del Gruppo Thesaaron, leader nello sviluppo dei Beni culturali e nel Turismo. Dopo gli studi di Ingegneria Meccanica presso l'Università di Bologna, è stato per 10 anni presso un'azienda multinazionale leader nelle grandi costruzioni. Dal 1999 è consulente di ECR Italia, learning programme partner di ECR Europe e membro del consiglio direttivo di Assologistica Cultura e Formazione.



Il primo progetto di Assologistica per una filiera agroalimentare



Figura 1. La catena del valore nel 2000 (The Consumer Goods Forum: Serving Consumers in a Sustainable Way)



I PROGETTI EUROPEI (VERSO IL 2020)

ECR Italia è stata la prima associazione ECR in Europa, importando il modello ECR nato negli Stati Uniti con la collaborazione tra Wall*Mart e Procter&Gamble (approccio *one-to-one*) e trasformandolo in un approccio di sistema (*many-to-many*). Poi sono partite le altre iniziative europee di ECR France, ECR UK, ECR DACH, ... traendo e scambiando ulteriori stimoli per rinnovare modelli logistici, integrare i processi commerciali e gestionali della filiera e ridisegnare sistemi a rete nel largo consumo. Nascono progetti come «Supply Chain 2020» e «Serving Consumers in a Sustainable Way» che analizzando i *mega-trend* di settore, a partire dalle evoluzioni dei comportamenti d'acquisto e di consumo, delineano le strategie per ridisegnare le filiere e per realizzare catene logistiche e catene del valore per gli anni 2020 (Figura 1), con una visione di sistema a rete sovraziendale.

Altre iniziative internazionali hanno fatto nascere tavoli di progettazione specializzati come Green Logistics, CO₂, CSCP (Global Social Compliance Program), GPP (Global Packaging

Project), e così via; tutti tesi a ridurre sprechi, migliorare il servizio, aumentare la sostenibilità, educare consumatori e imprese ad un comportamento più responsabile e ecocompatibile.

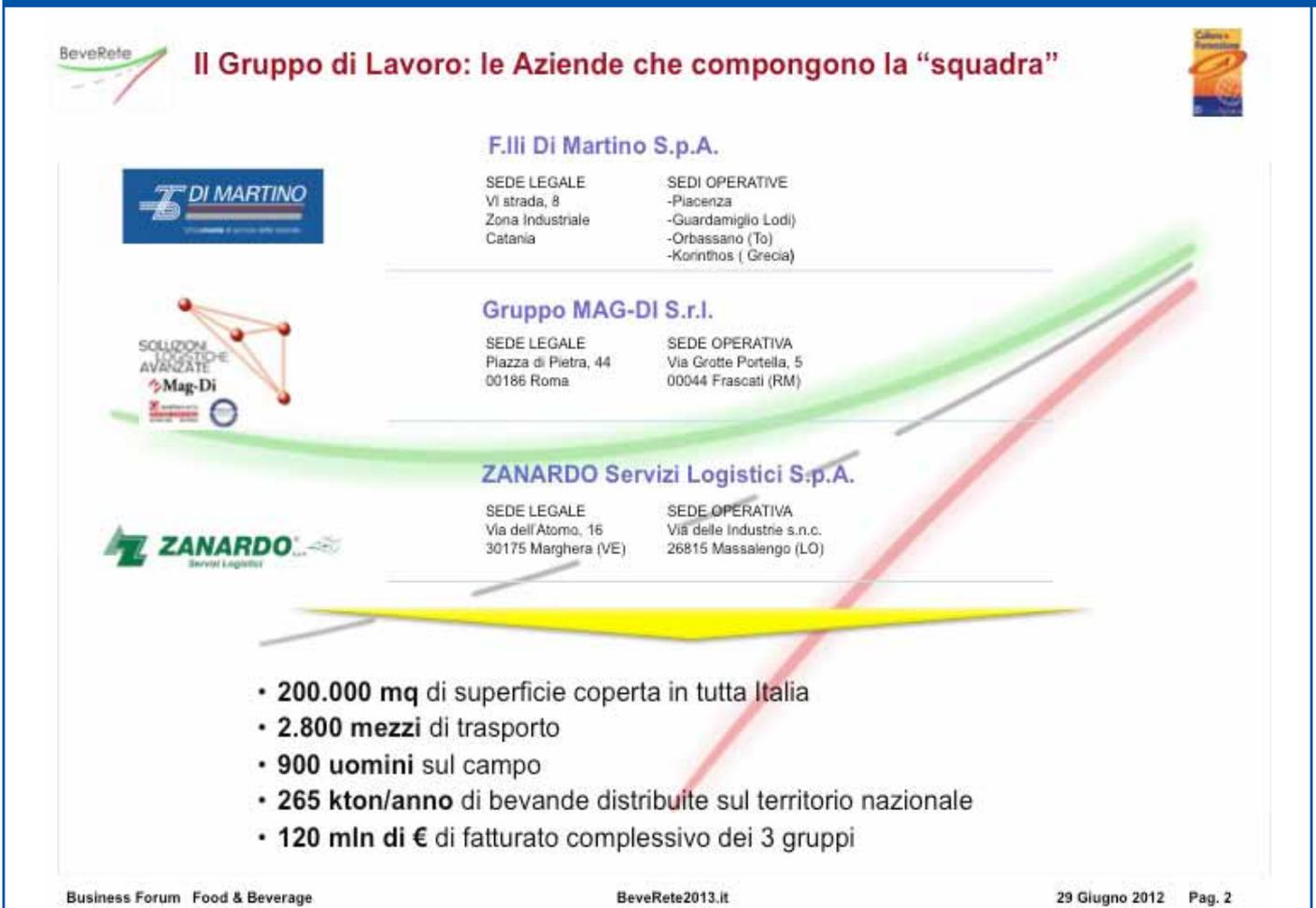
LA FILIERA PER LE BEVANDE

Tra le filiere più complesse e con maggiori esigenze di razionalizzazione emerge da sempre quella delle Bevande: livelli di servizio inferiori all' 85% (contro il 95% della Detergenza e il 94% del Food) e scorte di filiera alte 30 giorni e più (contro i 18 giorni medi nella Detergenza e i 13 nel Food) penalizzano sia il consumatore sia le imprese, per l'alta incidenza dei costi logistici sui prodotti *beverage*, specie per quelli a maggior peso e a minor valore unitario.

Di certo le caratteristiche della domanda e dell'offerta nella categoria Bevande sono tra le più articolate: l'assortimento *multi-brand* ampio e profondo, la multi-canalità con quote notevoli anche nel tradizionale, nell'*horeca* e nell'*out-of-home* (con formati anche specializzati per canale, come i formati famiglia per

...la filier delle bevande offre livelli di servizio inferiori all' 85% (contro il 95% della Detergenza e il 94% del Food) e scorte di filiera di 30 giorni e più (contro i 18 giorni medi nella Detergenza e i 13 nel Food) penalizzano sia il consumatore sia le imprese, per l'alta incidenza dei costi logistici...

Figura 2. Il Gruppo di Lavoro: le Aziende che compongono la «squadra»



la GDO e i fusti per l'horeca), l'alta sensibilità alla stagionalità, alla variabilità del clima «locale» e alle ricorrenze, l'alta incidenza delle spinte promozionali sono tutte «complicazioni» che non hanno uguali nelle altre categorie di prodotto.

Inoltre, il consumatore ha sempre aspettative di servizio elevate, nonostante diversifichi i momenti e i luoghi di acquisto e sia scarsamente fedele (in alcuni segmenti gli piace testare nuovi gusti!), rendendo praticamente impossibile prevedere la domanda nei dettagli operativi.

La distribuzione fisica delle bevande, che da sempre deve fare i conti sia con volumi e pesi elevati, con recupero e ritorno dei vuoti e degli imballi, con vincoli di imbottigliamento alla fonte (per le acque), sia con politiche commerciali differenziate per brand e per canale, deve affrontare anche la sempre maggior concentrazione della produzione con il conseguente allungamento dei raggi d'azione, la continua razionalizzazione delle reti commerciali e dei canali lunghi, oltre alle nuove normative europee sui vuoti a perdere e sugli imballi.

Sono necessari nuovi modelli distributivi per migliorare il li-

vello di servizio, su tutto il mix, e la rotazione delle scorte e facilitare i flussi di ritorno degli imballi: occorre incrementare la collaborazione verticale, lungo la filiera, e orizzontale, compattando nei nodi le consegne multi-produttore.

ASSOLOGISTICA «CULTURA E FORMAZIONE» E «BEVERETE»

Tra gli operatori logistici, associati ad Assologistica «Cultura e Formazione», sono quindi state promosse collaborazioni orizzontali per superare sovrapposizioni territoriali e concorrenze eccessive sui costi. Nasce così il progetto «BeveRete».

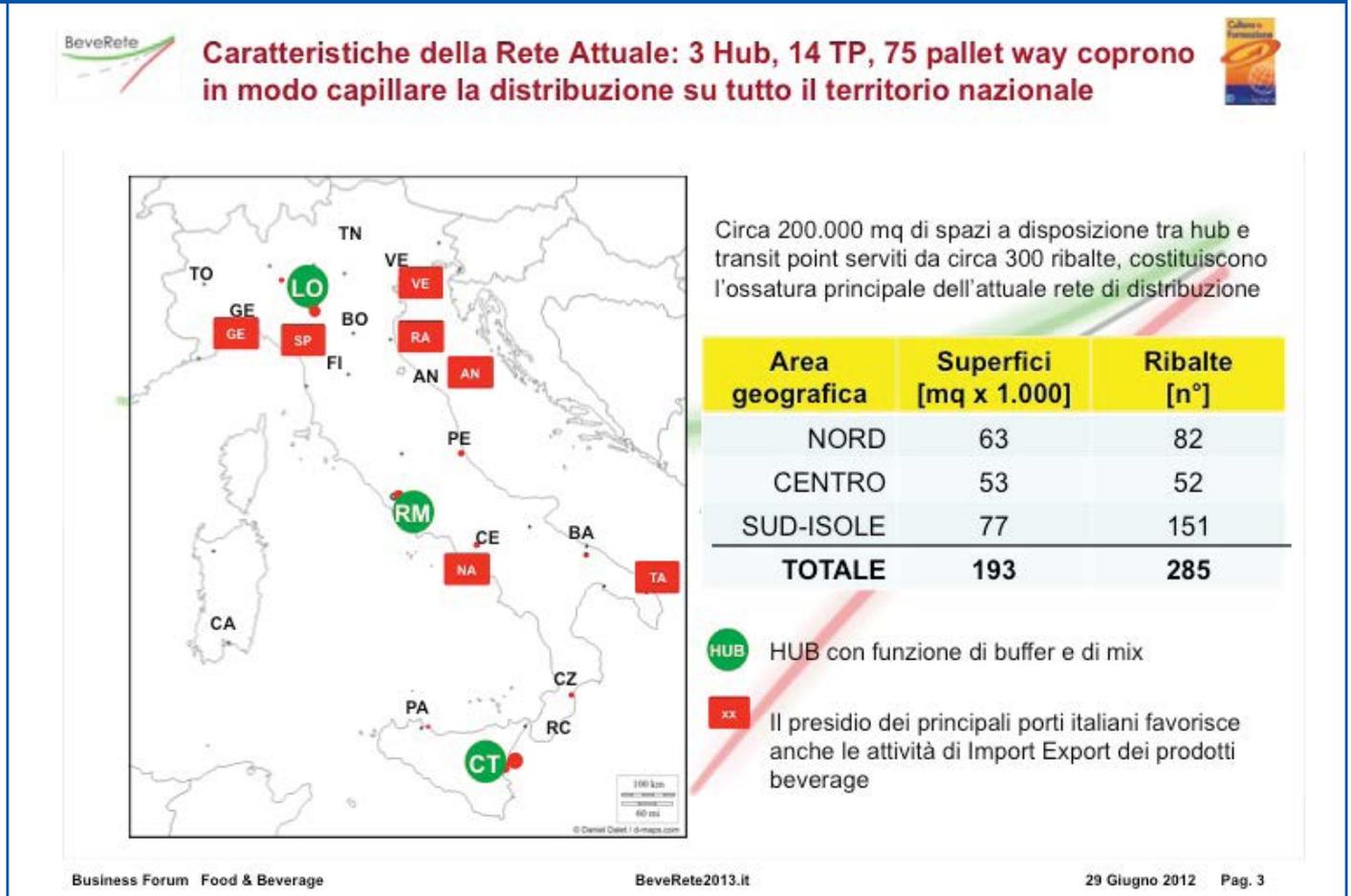
Tre operatori (Figura 2) ben distribuiti sul territorio nazionale (uno a Nord, il secondo nel Lazio e il terzo a Sud) e capaci di riunire prodotti beverage di più marchi, nazionali e internazionali, hanno cominciato a collaborare e a delegare le operazioni, di trasporto e di magazzino, a quello dei tre che potesse effettuarle nel modo più efficiente, pur mantenendo ciascuno le relazioni commerciali e di servizio con i propri clienti acquisiti.

L'obiettivo di «BeveRete» è andare oltre: fare evolvere questa

Il primo progetto di Assologistica per una filiera agroalimentare



Figura 3. Caratteristiche della rete attuale



alleanza operativa verso una *Newco* che gestisca l'intera filiera, anzi l'intera rete, dai punti di produzione ai punti di consumo, con un'unica torre per il controllo dei flussi, per ottenere la massima efficacia di servizio e la massima efficienza operativa.

Una *Newco*, inoltre, può più facilmente aggregare e servire le PMI di settore e attrezzarsi per la distribuzione e la commercializzazione anche verso l'estero (vino e *spirits Made in Italy*), facendo diminuire la prassi della vendita Franco Fabbrica a vantaggio del più conveniente Franco Destino.

Per far questo è necessaria una sponsorizzazione forte, istituzionale prima che economica, che supporti il progetto verso tutte le imprese produttrici e della distribuzione.

Assologistica «Cultura e Formazione» si è, quindi, rivolta alla Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica, in quanto organo del Governo preposto a facilitare progetti pilota per rendere la logistica di filiera più efficiente, economica e ecosostenibile.

Il progetto «BeveRete» prevede, infatti, di promuovere la collaborazione orizzontale, rinforzare la rete di imprese (per

avere massa critica paragonabile alle imprese estere), ottimizzare flussi e risorse dai punti d'origine del prodotto ai punti di destinazione finale, nazionali e internazionali: è un approccio rivoluzionario di sistema che richiede sponsorizzazione dall'alto, oltre ai necessari investimenti per integrare processi, sistemi e tecnologie abilitanti.

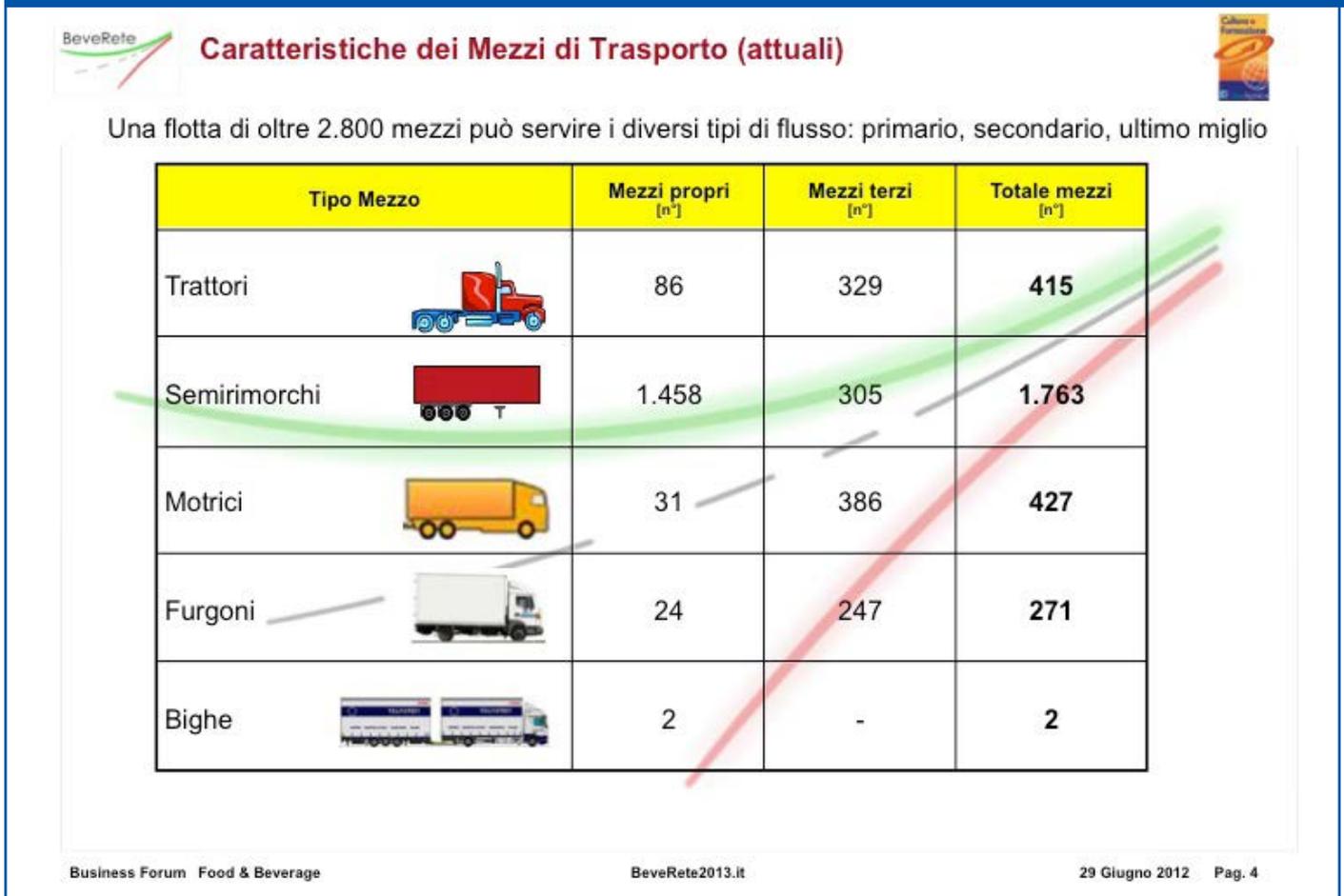
L'UNIONE FÀ LA FORZA

I tre operatori logistici, unificando le proprie strutture attuali, mettono insieme una rete con 3 *hub*, 14 *transit point* e 75 *pallet way*, distribuiti sul territorio nazionale per un totale di circa 200.000 mq di spazi coperti, con circa 300 ribalte (Figura 3). La flotta «unificata» dispone di oltre 2.800 mezzi di diversa tipologia e, quindi, adatti ai diversi tipi di trasporto: dal carico completo su lunga distanza, alla distribuzione locale, alla consegna nei punti di vendita o di consumo (Figura 4). Le risorse umane messe in campo sono quasi un migliaio tra dipendenti ed esterni con contratti continuativi.

I flussi primari, attualmente serviti, raggiungono le 265.000 tonnellate attraversando tutta l'Italia, mentre la distribuzione

«BeveRete» intende cambiare le regole e disegnare un nuovo modello logistico: il focus si sposta e le risorse obiettivo da ottimizzare non sono più solo i magazzini e le piattaforme, bensì anche (e prima di tutto) i flussi integrati dai punti d'origine ai giri di consegna a destino...

Figura 4. Caratteristiche dei mezzi di trasporto



regionale consegna 245.000 tonnellate con volumi altissimi in Lombardia, Lazio e Sicilia, e medio alti nelle altre zone.

INNOVAZIONE, CAMBIANDO LE REGOLE

Non è solo un fatto di numeri e di volumi. «BeveRete» intende cambiare le regole e disegnare un nuovo modello logistico: il focus si sposta e le risorse obiettivo da ottimizzare non sono più solo i magazzini e le piattaforme, bensì anche (e prima di tutto) i flussi integrati dai punti d'origine ai giri di consegna a destino; la nuova rete, inoltre, unifica sia risorse fisiche e tecnologie di supporto sia (e soprattutto) competenze, know-how e relazioni con il territorio, che è visto non più segmentato in bacini per singoli poli, bensì ottimizzato per macro-zone geografiche.

Tra gli attori della rete, oltre al coordinamento e alla delega reciproca, ci vuole un vero e proprio gioco di squadra, unita e sinergica, per costruire una logistica eccellente proiettata verso il futuro con nuovi criteri e processi di gestione sia per ridurre costi e sprechi, sia per creare nuovi servizi a vantaggio del consumatore e delle imprese coinvolte.

«BeveRete», infatti, gestendo e offrendo la gamma più completa della categoria, unirà i prodotti di volume con i prodotti di nicchia e porterà vantaggi per i produttori, grandi e piccoli, e per i distributori, semplificando le relazioni e migliorando qualità e servizio fino al consumatore finale. La collaborazione ed integrazione tra gli operatori ridurranno le duplicazioni e, concentrando i flussi, favoriranno la razionalizzazione dei trasporti e la maggior efficienza e sicurezza nell'uso delle infrastrutture, a vantaggio della sostenibilità ed eco compatibilità del sistema.

COERENZA COL PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA

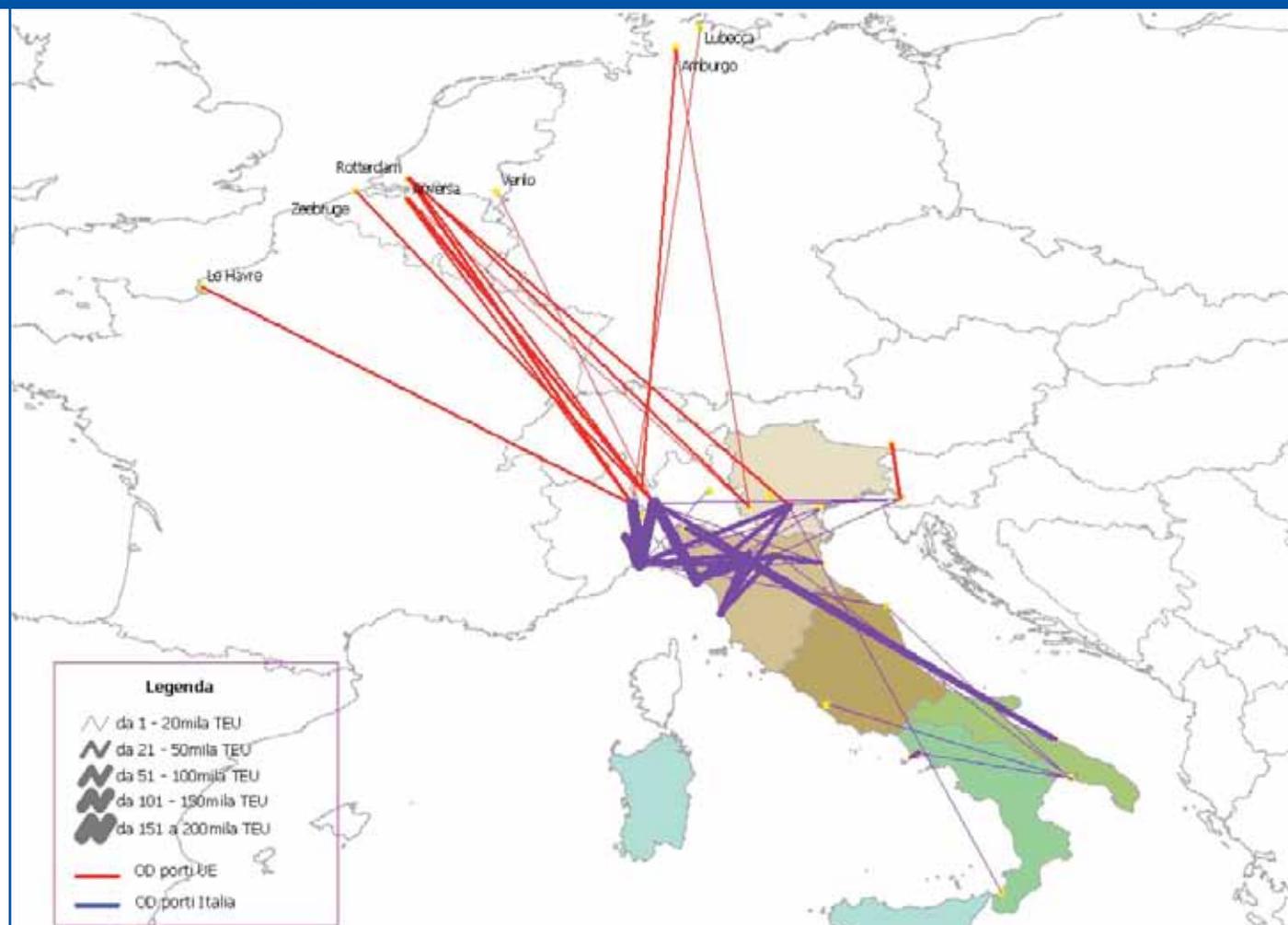
«BeveRete» si muove, quindi, in piena coerenza col PNL, il Piano Nazionale della Logistica, che recita testualmente: «Cominceremo a ridurre la grande tassa della logistica che pesa nell'economia nazionale e a consentire nel contempo che il settore possa diventare un fattore di sviluppo che spinga il Paese a crescere di più» e, inoltre, «con le azioni del Piano puntiamo ad ottenere una riduzione dei costi della logistica del 10% ..., allo stesso tempo, ad aumentare la capacità di attrazione di



Il primo progetto di Assologistica per una filiera agroalimentare



Figura 5. BeveRete2013.it: l'approccio innovativo per una logistica eccellente



nuovi flussi di traffico» (Figura 5).

«BeveRete» prende spunto proprio dalle linee guida dettate dalla Consulta generale dell'autotrasporto e della logistica che esortano ad un approccio per filiera, per realizzare best practice e facilitare anche casi significativi di *city logistics*, seguendo una metodologia basata su un piano operativo concreto che punti a risultati misurabili e significativi.

Il nuovo modello logistico recepisce anche le finalità sociali indicate dal PNL, coinvolgendo tutti gli attori, grandi e piccoli, produttori e distributori, promuovendo la crescita della cultura e del giro d'affari, anche internazionali, migliorando l'efficienza e l'impatto ambientale con la maggior saturazione dei mezzi e la riduzione dei tempi d'attesa e dei ritorni a vuoto.

costruire un modello di riferimento, Assologistica «Cultura e Formazione» ha individuato tre operatori già esperti nella filiera delle bevande e già aperti ad una collaborazione franca con obiettivi *super partes* e soluzioni congiunte.

Una volta avviato il progetto pilota, Assologistica «Cultura e Formazione» è disponibile a prendere in esame altre filiere e ad impostare altri progetti pilota, eventualmente segnalati da altri operatori o dalla Consulta stessa, per estendere la *best practice* ad altre reti e ad altre imprese di produzione e di logistica. ■

BEVERETE E ALTRE FILIERE

«BeveRete» è da considerare, quindi, il primo progetto pilota guidato da Assologistica, in piena coerenza col PNL, con un approccio per filiera: la *beverage*. Per facilitare il successo e

Donatella Rampinelli

tellyrampi@alice.it

Pietro Pedone

pietro.pedone2007@gmail.com

Il contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti ferroviari

Gli ultimi aggiornamenti approvati dal CIPE hanno accorpato gli investimenti relativi al potenziamento ed allo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale e dell'alta capacità, con l'allocazione di risorse aggiuntiva per quasi 6 mila miliardi sui singoli progetti di investimento nel biennio 2010-2011.

di **GENNARO DE VIVO**

IN SEGUITO AL RECEPIMENTO, il 30 ottobre 2007, da parte dei ministri delle Infrastrutture e dell'Economia della Delibera CIPE n° 63/07 con la quale è stato approvato il Contratto di Programma, il 31 ottobre 2007 - in attuazione dell'art.14 del Decreto Legislativo n°188/2003 - si è provveduto alla sottoscrizione (tra il ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana spa) del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 28 dicembre 2007.

Il 18 marzo 2008 è stato sottoscritto, tra il ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana spa, l'**aggiornamento 2008** del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 24 aprile 2008, dopo i previsti pareri del CIPE nella seduta del 31 gennaio 2008 e della IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'VIII Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, rispettivamente, nelle sedute del 19 e del 26 febbraio 2008. Il 23 dicembre 2010 è stato sottoscritto tra il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana spa l'**aggiornamento 2009** del Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti, registrato alla Corte dei Conti in data 4 febbraio 2011 dopo i previsti pareri del CIPE nella seduta del 13 maggio 2010 e della IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'VIII Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, rispettivamente, nelle sedute del 1 e del 7 dicembre 2010.

Il 3 agosto 2011 il CIPE ha, poi, approvato il documento programmatico di attuazione del Piano nazionale per il Sud come da Delibera n° 62 registrata alla Corte dei Conti in data 21 dicembre 2011 ed il 6 dicembre 2011 ha esaminato lo schema di **aggiornamento 2010-2011** del Contratto di programma 2007-2011 fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI spa.

Il 10 ed il 14 dicembre 2011 sono stati sottoscritti gli accordi

tra il ministero per i Rapporti con le Regioni e per la Coesione territoriale e le Regioni Campania, Puglia, Sardegna, Sicilia e Calabria a seguito dei quali sono stati stanziati ulteriori finanziamenti per investimenti al Sud derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale.

Giova ricordare che il Contratto di Programma, ai sensi dell'art. 2 comma 1, ha per oggetto la disciplina dei rapporti intercorrenti tra lo Stato e RFI spa con riguardo:

- a) alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria, alla manutenzione straordinaria ed al rinnovo dell'infrastruttura medesima, nonché all'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere ai fini del miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica;
- b) alle modalità di finanziamento delle suddette attività allo scopo di individuare i mezzi disponibili per il raggiungimento degli obiettivi di cui alla lettera a).

Il Contratto, ai sensi dell'art. 3 comma 2 stabilisce che «a decorrere dall'anno 2008, entro il mese di gennaio di ciascun anno, le parti definiscono l'eventuale modificazione dei contenuti delle Tabelle e delle Tavole allegate al presente contratto anche per tenere conto delle ulteriori risorse finanziarie rese

Gennaro De Vivo è laureato in Ingegneria Meccanica presso l'Università «La Sapienza» di Roma con la votazione di 110/110 e Lode ed è iscritto all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Roma. Ha, altresì conseguito il Diploma di specializzazione post-laurea in «Politica ed Economia dei Trasporti». In servizio dal 1989 presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dove si è occupato, è attualmente direttore della Divisione «Affari Generali, coordinamento legislativo e contenzioso» della Direzione Generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità.



Il contratto di programma 2007-2011 per la gestione degli investimenti ferroviari



disponibili dalla legge finanziaria, e dalle leggi ad essa collegate per l'anno in corso...». Anche quest'anno si è, pertanto, proceduto all'aggiornamento 2010-2011 del Contratto per tenere conto delle modificazioni delle risorse finanziarie che, attualmente, sono costituite da:

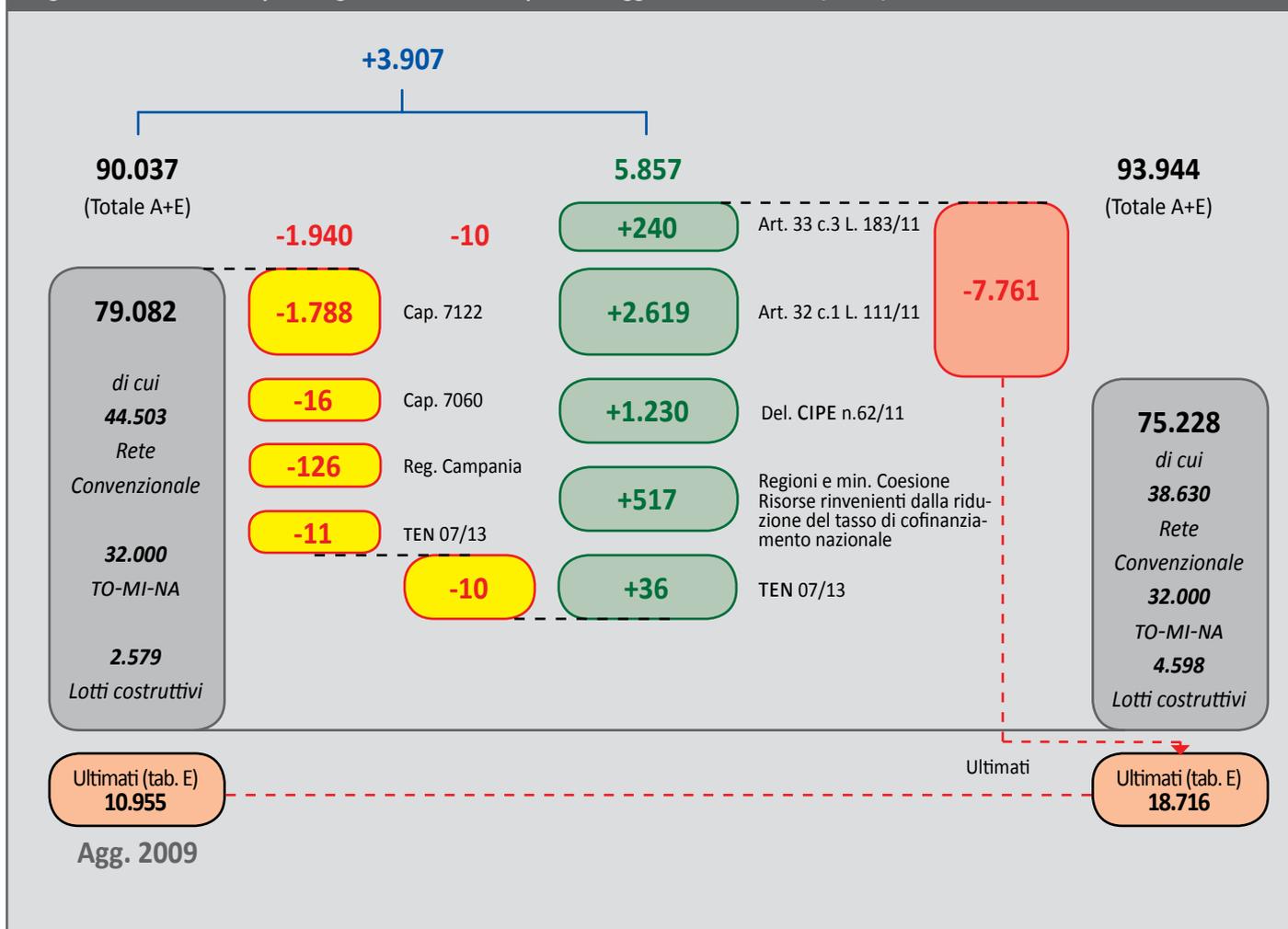
- 1 una variazione in diminuzione, per un importo pari a **922** milioni di euro, per il definanziamento operato dal Decreto Legge n° 78/2010 (convertito con Legge n° 122/2010); tale definanziamento è stato recepito dalla Legge 13 dicembre 2010 n° 220 (Legge di Stabilità 2011) che, nella nuova Tabella E (in cui sono confluiti i dati delle ex Tabelle D ed F) non ha recato risorse aggiuntive per competenza, mentre ha confermato gli stanziamenti di cassa previsti a legislazione vigente, al netto del definanziamento, per gli anni 2011, 2012 e 2013 pari rispettivamente a 2.086, 2.101 e 2.101 milioni di euro e 2.015 milioni di euro per gli anni 2014 e successivi sul capitolo 7122 e 600 milioni per ciascuno degli anni 2011, 2012 e 2013 e 4.700 milioni di euro per gli anni 2014 e successivi sul capitolo 7124;
- 2 una variazione in diminuzione, per un importo pari a **215** milioni di euro, per il definanziamento operato dal Decreto Legge n° 98/2011 (convertito con Legge n° 111/2011) sull'importo stanziato a legislazione vigente dalla sopra citata Legge di Stabilità per l'anno 2011;
- 3 una variazione in diminuzione, per un importo pari a **650** milioni di euro, per il definanziamento operato dal Decreto Legge n° 138/2011 (convertito con Legge n° 148/2011); tale definanziamento è stato recepito dalla Legge 12 novembre 2011 n° 183 (Legge di Stabilità 2012) che, nella Tabella E, non ha recato risorse aggiuntive per competenza mentre ha confermato gli stanziamenti di cassa previsti a legislazione vigente, al netto dell'ulteriore definanziamento, per gli anni 2012, 2013 e 2014 (anno terminale) pari, rispettivamente, a 1.601, 2.101 e 1.865 milioni di euro sul capitolo 7122 e 600 milioni per ciascuno degli anni 2012, 2013 e 2014 e 4.100 milioni di euro per gli anni 2015 e successivi sul capitolo 7124;
- 4 una variazione in diminuzione per un importo pari a **16** milioni di euro per il definanziamento di risorse di Legge Obiettivo sul capitolo 7060 del Bilancio dello Stato come riportato nel IX Allegato infrastrutture del Documento di Economia e Finanza;
- 5 una variazione in diminuzione di **10** milioni di euro a seguito dei Decreti Dirigenziali dell'Autorità di Gestione del PON - Reti e Mobilità 2007-2013 del 27 settembre 2010 e del 28 luglio 2011 che hanno prodotto modifiche sull'entità del contributo e sul paniere dei progetti ammessi al finanziamento, come peraltro richiesto dal CIPE con la Delibera n° 27 del 13 maggio 2010 in occasione dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma;
- 6 una variazione in diminuzione di **125** milioni di euro per la riduzione di risorse derivanti da Enti Terzi;
- 7 una variazione in diminuzione di **11** milioni di euro per riduzione di risorse TEN-T relative al ciclo di programmazione 2007-2013;
- 8 una variazione in aumento per un importo pari complessivamente a **5.857** milioni di euro relativi a ulteriori risorse finanziarie costituite dalle seguenti fonti:
 - Fondo per lo sviluppo e la coesione, pari a 240 milioni di euro, assegnati dall'art. 33 comma 3 della Legge 183/2011 destinati al finanziamento degli interventi urgenti di manutenzione straordinaria per l'anno 2011, al fine di stanziare risorse a ristoro della mancata erogazione dei 240 milioni di euro assegnati dalla Delibera CIPE n° 64/2010;
 - Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali (istituito dall'art. 32 comma 1 della Legge n° 111/2011), pari a 600 milioni di euro, destinati al finanziamento degli interventi urgenti di manutenzione straordinaria a completamento dell'annualità 2011;
 - Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali che, per un importo pari a 2.019 milioni di euro, è destinato al finanziamento del 2° Lotto costruttivo della linea ad Alta Velocità «Treviglio-Brescia» (per un ammontare pari a 919 milioni di euro) e del 2° Lotto costruttivo del Progetto AV/AC Terzo Valico dei Giovi (per un ammontare pari a 1.100 milioni di euro);
 - Risorse assegnate dal CIPE con la Delibera n° 62/2011 per il Piano Nazionale per il Sud pari a 1.230 milioni di euro;
 - Risorse TEN per il ciclo di programmazione 2007-2013 pari a 36 milioni di euro;
 - Risorse da Enti Terzi ed altro, pari complessivamente a 1.732 milioni di euro, di cui 517 milioni derivanti da convenzioni con Enti Locali ed autofinanziamento e 1.215 milioni derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale a seguito degli accordi sottoscritti tra il Ministero per i rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale e le Regioni in data 10 e 14 dicembre 2011;
- 9 una variazione a saldo zero che comporta la sostituzione, con differimento temporale, degli interventi previsti in Tabella A, di seguito indicati, di ammontare complessivo pari a **785** milioni di euro:
 - Risanamento acustico,
 - Rete radio GSM-R (interventi III fase),
 - ERTMS (interventi orizzonte 2020),
 con l'inserimento di interventi urgenti e improcrastinabili per manutenzione straordinaria e per il Piano della sicurezza di pari importo complessivo;
- 10 una variazione, a saldo zero, che comporta la sostituzione, con differimento temporale, degli interventi previsti in Tabella A pari a **96** milioni di euro per trovare copertura all'inserimento di progettazioni e studi (impegni derivanti dall'accordo con la Regione Calabria), oltre che agli incre-

... con l'aggiornamento 2010-2011 si è proceduto ad un accorpamento degli investimenti relativi al potenziamento ed allo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale e dell'alta capacità ricomprendendoli in un'unica classe tipologica...

menti di costo di investimenti in fase di progettazione e realizzazione. A seguito delle modifiche sopra esposte il valore

complessivo del portafoglio investimenti rispetto all'aggiornamento 2009 è variato come mostrato nella **Figura 1**.

Figura 1. Variazione del portafoglio investimenti rispetto all'aggiornamento 2009 (mln €)



Il CIPE, nel corso della seduta del 20 gennaio 2012 ha, quindi, espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma 2007-2011 - parte investimenti - che, dopo l'esame delle competenti Commissioni parlamentari, verrà formalizzato con apposito Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da sottoporre al visto di registrazione da parte della Corte dei Conti.

Con l'**aggiornamento 2010-2011** si è proceduto ad un accorpamento degli investimenti relativi al potenziamento ed allo sviluppo infrastrutturale della rete convenzionale e dell'alta capacità ricomprendendoli in un'unica classe tipologica. Di conseguenza gli investimenti della Tabella A, che mantiene la denominazione di «Opere in corso», sono stati articolati come di seguito specificato:

- manutenzione straordinaria, manutenzione migliorativa/evolutiva (*upgrading*) ed adeguamento agli obblighi di legge;
- tecnologie per la sicurezza, la circolazione, nonché l'efficiamento gestionale;
- potenziamento e sviluppo infrastrutturale, ivi compreso il potenziamento degli impianti di stazione, degli impianti merci, degli impianti industriali, nonché delle infrastrutture ferroviarie a servizio dei porti;
- sviluppo infrastrutturale rete Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli.

In particolare l'**aggiornamento 2010/2011** del Contratto di Programma - che prevede 16,2 miliardi di € come costo a vita intera per le grandi opere ed infrastrutture ferroviarie



Il contratto di programma
2007-2011
per la gestione
degli investimenti ferroviari



strategiche - riporta l'allocazione delle risorse aggiuntive (di cui al precedente punto 8) sui singoli progetti d'investimen- to nel biennio di riferimento come viene rappresentato nella **Tabella 1.**

Tabella 1. Allocazione delle risorse aggiuntive sui singoli progetti di investimento nel biennio 2010-2011 (mld €)

FONDO PER LO SVILUPPO E LA COESIONE	240,0
Manutenzione straordinaria (annualità 2011)	240,0
FONDO INFRASTRUTTURE FERROVIARIE E STRADALI	2.619,0
Manutenzione straordinaria (completamento annualità 2011)	600,0
Tratta Treviglio - Brescia - 2° Lotto costruttivo	919,0
Progetto AV/AC Terzo valico dei Giovi - 2° Lotto costruttivo	1.100,0
FONDI FAS (DELIBERA CIPE N. 62/2011)	1.230,0
Asse Napoli-Bari-Lecce/Taranto: interventi di svil. Infrastrutt.	469,0
Asse Napoli-Bari-Lecce/Taranto: interventi di velocizzazione a prevalente natura tecnologica	321,0
Asse Salerno-Reggio Calabria: Stazione Reggio Cal. - abbass. piano binari ed intubamento tratto urbano	200,0
Asse Salerno-Reggio Calabria: velocizzazione principali linee (upgrading) e interventi accessori	40,0
Linea Potenza - Foggia - Ammodernamento	200,0
RISORSE TEN -T	35,8
Realizzazione quadruplicamento Porta Susa -Stura	27,0
Ricerca e Sviluppo	0,2
ERTMS ed altri Interventi	8,6
RISORSE DA TERZI E AUTOFINANZIAMENTO	517,4
Nodo di Palermo	280,0
Potenziamento linee di accesso al Brennero (Fase Prioritaria)	0,3
Metroferrovia Messina - Giampileri	0,7
Casalecchio di Reno - interrimento Porrettana-VCDP	0,2
Manutenzione straordinaria e Upgrading Rete	35,9
Upgrading Terminali	18,0
Ammodernamento infrastrutturale	25,0
Obblighi di Legge (Risanamento acustico e Programma Lunghe Gallerie)	2,4
Soppressione passaggi a livello	39,5
Stazioni	3,7
Sistema Comando Controllo della Circolazione (SCC) e attrezzaggi tecnologici	9,8
Linea Milano-Verona (Brescia-Verona) Fase 0	26,9
Velocizzazione Palermo-Agrigento	23,3
Passante milanese (contributi EE.LL.)	3,0
Interventi connessi a linea AV/AC Milano - Bologna	49,0
RISORSE DA TERZI (RIDUZIONE TASSO DI COFINANZIAMENTO NAZIONALE)	1.215,0
Ammodernamento e velocizzazione Rete Sarda (verbale di accordo Regione Sardegna)	130,0
Lamezia - Catanzaro - dorsale ionica: primo lotto funzionale (verbale di accordo Regione Calabria)	80,0
Preservazione del finanziamento totale del nodo di Bari - parte sud (verbale di accordo Regione Puglia)	100,0
Linea Palermo-Catania (verbale di accordo Regione Sicilia)	500,0
Itinerario Napoli-Bari (verbale di accordo Regione Campania)	405,0
TOTALE	5.857

... il CIPE, nella seduta del 23 marzo 2012, ha approvato l'assegnazione di circa 924 milioni di euro per nuove opere infrastrutturali e interventi di manutenzione straordinaria...

Va, per ultimo, precisato che il CIPE, nella seduta del 23 marzo 2012, ha approvato l'assegnazione di circa 924 milioni di euro per nuove opere infrastrutturali e interventi di manutenzione straordinaria. Tra le principali opere finanziate, oltre ai 600 milioni di euro destinati agli interventi dei **contratti di programma** di ANAS e RFI per il 2012, figurano:

- 50,1 milioni per Strada Statale 38 in Valtellina, variante di Morbegno dal km 15 al km 17,5, che rende possibile un investimento di 280 milioni di euro;
- 71,6 milioni di euro per Metropolitana di Brescia, primo lotto funzionale Prealpino-S. Eufemia;
- 70 milioni di euro all'asse stradale Lioni-Grottaminarda, di collegamento tra l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e l'autostrada A16 Napoli-Bari, tratto tra lo svincolo di Frigento e lo svincolo di San Teodoro;
- 9 milioni di euro alla Strada Statale 172, cosiddetta «dei Trulli»;
- 33 milioni di euro alla Strada Statale 106 «Ionica», dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Crichi;
- 60 milioni di euro per l'*hub* portuale di Ravenna.

Per quanto riguarda la **nuova linea ferroviaria Torino-Lione**, preso atto che l'opera è connessa con la realizzazione di

altri interventi di potenziamento del trasporto pubblico locale nell'area metropolitana torinese, il CIPE ha assegnato 20 milioni di euro alla stazione di Rebaudengo, restando a carico della Regione Piemonte il finanziamento dei residui 142 milioni di euro per l'integrale copertura del costo dell'opera.

Il Comitato ha, altresì, assegnato **ulteriori 10 milioni di euro per opere compensative dell'impatto territoriale e sociale** strettamente correlate alla funzionalità dell'opera e atte a preparare e accompagnare l'inserimento della nuova linea nell'ambito locale. Nei prossimi mesi, il Ministero delle infrastrutture insieme all'Osservatorio sulla Torino-Lione, alla Regione Piemonte e alle amministrazioni locali individueranno le opere da finanziare con le risorse assegnate.

Sempre nel campo delle infrastrutture strategiche, il CIPE ha approvato **il progetto definitivo di ammodernamento di circa 34 km della strada Palermo-Agrigento** (tratto Palermo-Lercara Freddi) e la variante delle opere complementari della **stazione ferroviaria di Bari**. Il CIPE, nella medesima seduta, ha anche approvato una modifica relativa alla **convenzione ANAS per l'Autostrada Brescia-Padova** e deliberato la variazione del soggetto aggiudicatore della **Metropolitana automatica di Torino**, tratta Lingotto-Bengasi. ■



«SODDISFATTO» IL PRESIDENTE UETR, FRANCESCO DEL BOCA

NEL DECRETO SULLA «SPENDING REVIEW»

I «saggi» di Bruxelles: impraticabile per ora l'apertura al cabotaggio

Il Gruppo di Alto Livello nominato dal Commissario europeo ai Trasporti Siim Kallas per studiare la situazione del mercato comunitario dell'autotrasporto e valutare l'apertura del cabotaggio ha pubblicato le sue raccomandazioni: sussistono ancora troppe diversità in termini di costi e condizioni fra Paesi dell'Unione europea, e dunque una liberalizzazione del cabotaggio non è al momento un'ipotesi praticabile. Lo sviluppo del cabotaggio - si legge nelle raccomandazioni - «non deve avvenire come un *big bang*, ma in maniera graduale ed in linea con l'armonizzazione».

In particolare, i «saggi» dell'Unione europea propongono un nuovo cabotaggio (cosiddetto *non-linked cabotage*) limitato a 50 giorni all'anno e alla condizione di impiegare veicoli almeno Euro 5. Altrimenti, si scende addirittura a 30 giorni annui. I vettori stranieri dovrebbero poi pre-registrarsi per poter effettuare trasporti nazionali, a pena di severissime sanzioni. Un'altra forma di cabotaggio (*linked cabotage*), assimilabile ai trasporti internazionali, avrebbe invece un limite di 4 giorni dal momento di ingresso nel paese.

«UN RISULTATO STORICO»

«È un risultato storico», ha commentato **Francesco Del Boca**, presidente di Confartigianato Trasporti e di UETR (Unione europea dei trasportatori stradali). «Per oltre un anno», ha aggiunto, «abbiamo rappresentato chiaramente la nostra posizione in sede comunitaria: nelle condizioni attuali di crisi economica il cabotaggio non può e non deve essere liberalizzato. Le imprese italiane di autotrasporto sarebbero travolte dalla valanga di vettori stranieri che purtroppo violano le regole e praticano prezzi del trasporto al ribasso per noi assolutamente insostenibili. Ora il nostro impegno ha dato i suoi frutti. I «saggi» della Commissione europea hanno compreso le nostre ragioni, amplificate dall'UETR e condivise da tante associazioni di categoria di altri Paesi».

Le raccomandazioni dei «saggi» europei danno anche precise e preziose indicazioni sul fenomeno del distacco degli autisti, altra grande causa di abusi e *dumping* sociale tramite agenzie interinali che «affittano» lavoratori dell'Est. «Il fenomeno, molto pericoloso per il mercato italiano» ha aggiunto Del Boca, «viene finalmente legato al cabotaggio. Le norme europee sulla parità di retribuzione e contribuzione devono essere applicate». Il Gruppo di Alto Livello raccomanda anche il rafforzamento della co-responsabilità vettore-committente-spedizioniere, e non solo limitatamente alle infrazioni ai tempi di guida e di riposo ma anche estendendolo alle altre norme dell'autotrasporto. «Si tratta», ha sottolineato Del Boca, «di un'affermazione senza precedenti da quando è stato approvato il regolamento sui tempi di guida nel 2006, la cui disciplina sulla responsabilità di filiera era rimasta sinora lettera morta in Europa tranne sporadici casi come quello italiano peraltro non ancora sufficientemente attuato. Anche su questo aspetto il ruolo di Confartigianato Trasporti è stato determinante nell'esportare la necessità dell'attuazione di tale principio a livello europeo». ■

Al Comitato centrale dell'Albo un presidente ministeriale e meno rappresentanti

Per il Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori che ha operato per diversi decenni con una forte incisività sulle politiche di settore, regolato dalla Legge 298/74 che lo aveva istituito, il decreto legge varato dal governo Monti per la *spending review* ha comportato alcune grosse novità, modificandone in particolare l'assetto e la rappresentanza.

L'assetto dell'organismo in quanto tale viene, infatti, realmente incardinato nel Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i sistemi informatici e statistici del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, tanto che alla Presidenza del Comitato centrale viene richiesto il ruolo di un Dirigente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con incarico e livello dirigenziale generale, nell'ambito di quelli previsti dall'art. 2, comma 5, del DPR 3 dicembre 2008, n° 211 «Regolamento recante riorganizzazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti».

La Presidenza per anni era stata tenuta, secondo le disposizioni della legge istitutiva, da un Consigliere di Stato che rappresentava di fatto la «terzietà» rispetto alla Pubblica Amministrazione e gli interessi della categoria degli autotrasportatori.

UN RAPPRESENTANTE PER ASSOCIAZIONE

A queste modifiche nella rappresentanza politico-operativa, si accompagnerà un altro punto che viene sottaciuto, ma che è di forte rilevanza e segnatamente il punto che prevede non più quattro rappresentanti designati da ogni categoria avente diritto, ma un «rappresentante per ciascuna».

Questo porta ad una riduzione significativa dei componenti del Comitato centrale, ma al tempo stesso richiede anche un ridisegno delle strutture operative in ordine alle funzioni che si vogliono pianificare, dal momento che l'art. 12, comma 86 del decreto legge sulla *spending review* così recita: «Il Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori, con i fondi disponibili, perseguirà in particolare gli interventi necessari per la attuazione dei controlli sull'autotrasporto previsti dalle direttive dell'Unione Europea in materia e dalle intese intercorse tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell'Interno».

Questo riordino, per effetto del contenimento della spesa ha comportato anche una riduzione di fondi disponibili per 1,5 milioni di euro per il 2012 e 1,5 milioni di euro per il 2013.

IL NUOVO REGISTRO DELLE IMPRESE

A fronte di questi aspetti di tipo meramente normativo e amministrativo ci sono aspetti rilevanti che riguardano la messa a punto del «nuovo» registro delle imprese dell'autotrasporto che comporta una profonda chiarificazione sulle aziende di autotrasporto conto terzi che operano nel nostro Paese; Non si sottovaluti la necessità di iniziare a mettere mano alla conoscenza del conto proprio che confidiamo possa fare il nuovo Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori. ■

L'assemblea annuale dell'ANITA.

Un'occasione per ripensare alle priorità del settore

Una richiesta urgente di riforme è il monito che il presidente dell'associazione confindustriale ha lanciato in occasione dell'assemblea generale di giugno: una ristrutturazione del settore, che punti sulla riduzione della pressione fiscale e del costo del lavoro e del gasolio, sulla penalizzazione di chi utilizza veicoli inquinanti e su un diverso rapporto tra committenti e autotrasportatori.

di **ELEUTERIO ARCESE**

D OPO ANNI NEI QUALI ABBIAMO continuato a lanciare segnali di allarme - purtroppo inascoltati - a sollecitare riforme serie e urgenti, lo spirito di sopravvivenza delle nostre imprese ha preso il sopravvento e qualcosa è cambiato e sta cambiando ad un ritmo ormai incontrollabile.

Ma, permettetemi di dirlo - e lo dico con amarezza - ciò a cui stiamo assistendo non è un cambiamento del quale possiamo andare del tutto fieri. Dico questo, rappresentando il pensiero di tutti gli amici imprenditori presenti, che come me hanno costruito ogni singolo ingranaggio della propria impresa, con sacrificio, con dedizione, guardando sempre oltre l'orizzonte, dando un valore sociale al nostro patrimonio aziendale, fatto innanzitutto di persone. Il nostro obiettivo di crescita, di creare benessere ed occupazione, a queste condizioni in Italia non è più possibile. Le ragioni sono molteplici, segnate da occasioni perse e condizionate da vari fattori, interni ed esterni.

Non intendo qui - tra addetti ai lavori - fare l'elencazione puntuale delle criticità del nostro sistema dei trasporti. Sono note a tutti. Intendo più concentrarmi sugli effetti che queste hanno prodotto e stanno producendo, sulle aspettative disattese, sulle vie d'uscita, ancora possibili, e soprattutto su quanto il nostro Paese viene a perdere in termini di crescita e di sviluppo. Sarebbe troppo riduttivo affermare che un'impresa apre un'attività all'estero solo per ridurre i costi per aggredire il mercato, abbattendo i prezzi. Dipende anche dal sistema delle regole e dal ruolo centrale che viene dato all'impresa in quei Paesi. Gli imprenditori si muovono secondo logiche di convenienza e di mercato.

All'estero rimborsano l'IVA a 30 giorni. I clienti ti pagano nei tempi concordati. La competizione si gioca sul mercato e non nelle aule dei tribunali o, peggio, attraverso denunce il più delle volte anonime. La civiltà del Paese si misura anche in base all'efficienza della Pubblica amministrazione, che riduce i tempi e la mole della burocrazia.

C'è snellezza, chiarezza, rispetto e rigore nell'applicazione del-

le regole, anche quelle in materia di occupazione e gestione del lavoro.

Il sistema bancario è a sostegno delle imprese. Non accade che un Paese è «ostaggio» di coloro che fanno della protesta la propria bandiera. C'è una maggiore efficienza infrastrutturale tanto da attrarre merci da tutto il mondo. Se è all'estero che i tuoi principali clienti hanno spostato la produzione, magari per gli stessi motivi, che altro possiamo fare se non andarci anche noi?

Ancora. Nel 2011 in Italia la pressione fiscale globale sulle imprese, compresi gli oneri sociali, ha raggiunto il livello insostenibile del 68,5%. Il nostro Paese ha il primato della pressione fiscale sul costo del lavoro, ormai vicina al 45% a fronte di una media europea di circa il 33%. Anche il potere d'acquisto dei nostri dipendenti è condizionato dal forte prelievo fiscale, tanto che - a parità di stipendio lordo - un lavoratore italiano percepisce molto meno a quelli degli altri Paesi. Aprire un'impresa all'estero significa generare vantaggi in un altro Paese. Immatricolare i veicoli, assumere i lavoratori, fare acquisti (compreso il gasolio), pagare tasse, oneri sociali e assicurazioni.

Quanto perde il nostro Stato in termini di gettito? Facciamo due conti. Prendiamo un complesso veicolare del valore di 150 mila euro, il nostro erario non incassa IVA per 31.500 euro. Di oneri fiscali e previdenziali lo Stato perde mediamente 20.000 euro per ogni autista all'anno; per quanto riguarda il gasolio, al netto del recupero delle accise, per ogni litro di gasolio fatto all'estero, lo Stato italiano perde circa 70 centesimi di fiscalità legata al prodotto, che rapportati ad un consumo annuo di 36.000 litri danno un complessivo di circa 25.000 euro.

Abbiamo stralciato dalla relazione del Presidente Arcese, tenuta alla 50ª Assemblea Generale tenuta il 9 giugno scorso a Taormina il passaggio più importante sulle politiche di settore dell'autotrasporto.



L'assemblea annuale dell'ANITA. Un'occasione per ripensare alle priorità del settore



Passiamo ora ad un altro punto dolente che è quello delle assicurazioni RCA. Su un premio annuo a veicolo di 3.000 euro, al netto del rimborso del Servizio sanitario nazionale, la fiscalità si attesta mediamente intorno ai 350 euro a veicolo all'anno. Il totale è presto fatto e ammonta a 76.850 euro l'anno per ogni veicolo, senza considerare le imposte sul reddito dell'impresa e i costi dell'apparato amministrativo. Rapportando il calcolo a 100 veicoli, l'impatto è più evidente: quasi 8 milioni di euro! Sono numeri che fanno riflettere e gli effetti, anche sotto il profilo occupazionale e sociale, ci devono spingere a correre ai ripari, ad accelerare i processi di riforma nel nostro Paese e di ristrutturazione del settore, se non vogliamo, a breve, trovarci con un autotrasporto completamente svuotato e, allora sì, senza alcun futuro.

Ho fatto questo ragionamento al Viceministro Mario Ciaccia in occasione dell'ultimo incontro sulla «revisione della spesa». Ho evidenziato che i mali dell'autotrasporto devono essere affrontati alla radice. Le risorse devono essere rese strutturali e legate a criteri selettivi, essere finalizzate a creare un circolo virtuoso di crescita e di sviluppo. Ma non può esserci crescita, e l'ho dimostrato, se non si sciolgono in maniera seria e determinata alcuni nodi verso i quali orientare le risorse, primo fra tutti il costo del lavoro.

Sono anni che chiediamo di ristrutturare il settore insieme alla riduzione della pressione fiscale e interventi sul costo del lavoro, anche per la salvaguardia dell'occupazione; che denunciavamo la sofferenza delle imprese rispetto alla concorrenza dei Paesi dell'Est, che è diventato ormai un problema europeo; che chiediamo di introdurre misure per il rispetto dell'ambiente, con interventi per favorire l'utilizzo di veicoli meno inquinanti, intervenendo anche in sede comunitaria per modificare gli attuali vincoli alla sostituzione dei veicoli; che chiediamo di realizzare impianti completamente automatizzati per il rifornimento del carburante; che denunciavamo l'esigenza di emarginare dal settore le imprese che operano nell'illegalità. Invece, abbiamo perso solo tempo.

Anche con il Sistri, progetto nato per rendere più trasparente la movimentazione dei rifiuti, abbiamo perso un'occasione. Per due anni abbiamo assistito a proroghe e rinvii e il sistema ancora adesso non funziona. Eppure le nostre imprese hanno pagato.

Nell'ultimo anno la principale preoccupazione è stata quella di difendere quelle posizioni di retroguardia, che rappresentano una delle cause principali del declino del settore. Di fronte al calo dei volumi della produzione e delle vendite, che avrebbe dovuto spingerci verso una rapida riorganizzazione del settore, si è pensato solo a tamponare le emergenze.

Per mesi ci siamo dovuti preoccupare di far fronte alle proteste di una parte della categoria, che continua a ricorrere al fermo considerandolo l'unico strumento per risolvere le criticità del settore. Gli ultimi episodi sono stati pesantissimi.

Le nostre imprese del comparto bisarche hanno pagato un prezzo altissimo: sei settimane di blocchi, accompagnati da

atti di violenza intollerabili. L'arma del fermo e della minaccia deve essere spuntata una volta per sempre.

Deve crescere in tutti la consapevolezza che solo attraverso il dialogo costruttivo e paritario si possono risolvere le cose. ANITA ha sempre puntato su tale aspetto e i tavoli di confronto aperti con la CNA/Fita, Confindustria e Confetra nei settori alimentare e cemento lo dimostrano. Una strategia che sta dando i primi frutti e che contiamo di concludere a breve per estendere tale metodo ad altre tipologie di trasporto e settori merceologici.

La strada che abbiamo scelto probabilmente non è la più semplice, poiché dobbiamo fare i conti con gli effetti della crisi che colpiscono l'intera economia. Sono occasioni che non possiamo e non dobbiamo perdere, perché è lì, attraverso un confronto diretto, trasparente e paritario, che emergono problematiche che solo le parti interessate possono risolvere. Chiedere in questi casi l'intervento del Governo può addirittura essere controproducente, perché ognuno deve fare la propria parte.

Su tali tavoli intendiamo fare molto di più. Vogliamo stabilire un sistema di regole condiviso tra vettori e committenti, per riequilibrarne il rapporto, per valorizzare le imprese serie, quelle ispirate da valori fondamentali quali la legalità, il rispetto di principi etici. Senza fare distinzioni tra chi è committente e chi è vettore perché tutti giochiamo un ruolo importante e fondamentale nel nostro sistema economico, con pari dignità e responsabilità. L'esito di questi tavoli possiamo definirlo come vogliamo: accordo, intesa, patto. Non ci appassionano le etichette. Quello che conta per noi è il risultato.

È così che intendiamo essere protagonisti del cambiamento. Su questi tavoli non si parla di costi minimi della sicurezza, né di corrispettivi o qualsiasi altro elemento di natura economica, nel pieno rispetto delle regole Antitrust. I prezzi dei noli rientrano nella sfera di competenza del rapporto negoziale tra committente e vettore.

Invece, di costi minimi si parla, e molto, negli studi degli avvocati che, come accadeva con le tariffe obbligatorie, si sono ben organizzati (anche con pubblicità sulle riviste specializzate), forti di incertezze interpretative e di giudici che neanche controllano i calcoli che vengono prodotti ed emettono decreti ingiuntivi provvisoriamente esecutivi.

Tutto in attesa del pronunciamento del TAR Lazio previsto per il 28 giugno, una data diventata ormai una scadenza alla quale tutti guardano.

Intanto il tempo passa e continuiamo a perdere occasioni. Sono passati quasi due anni dall'approvazione del Piano nazionale della logistica e di recente la Consulta ha finalmente approvato le quattro priorità da realizzare. Non perdiamo altro tempo e andiamo avanti!

Lo Sportello unico doganale è un'esigenza primaria per tutti. O snelliamo le operazioni doganali o sempre più le merci saranno dirottate verso altri Paesi!

E come non essere d'accordo sullo sviluppo del franco destino,

Su tali tavoli ivogliamo stabilire un sistema di regole condiviso tra vettori e committenti, senza fare distinzioni. L'esito di questi tavoli possiamo definirlo come vogliamo: accordo, intesa, patto. Quello che conta per noi è il risultato.

sull'efficientamento della distribuzione urbana e sui sistemi ITS a servizio della logistica, per migliorare il trasporto e la mobilità di persone e merci?

Occorre però dare piena concretezza a tali misure. Non possiamo arrenderci e dobbiamo avere fiducia nel futuro.

Abbiamo delle responsabilità, verso le nostre imprese, i nostri dipendenti, la collettività, alle quali non intendiamo sottrarci. La stretta al credito rimane uno dei principali fattori che rallentano lo sviluppo delle nostre imprese e in molti casi esso rappresenta l'elemento che ne determina il fallimento.

Voglio qui ricordare le potenzialità del Fondo di garanzia per l'autotrasporto, che proprio nelle scorse settimane ha deliberato di intervenire anche sull'ammissibilità delle fidejussioni bancarie richieste ai consorzi a garanzia dei rimborsi autostradali e dell'Ecobonus.

Confido poi sugli accordi tra ABI, Confederazioni e Associazioni di rappresentanza delle imprese sulla moratoria e quelli, ultimi, per mettere a disposizione delle imprese i fondi per nuovi investimenti e per ottenere liquidità a fronte dei ritardati pagamenti della Pubblica amministrazione, altro fattore di forte criticità.

Parlando di Pubblica amministrazione non posso che rimarcare l'incredibile ritardo nei rimborsi IVA. Questa situazione sta diventando davvero insostenibile per la gestione finanziaria delle imprese.

La sofferenza in termini di liquidità oggi è altissima.

Come altissimo è il rischio di infiltrazioni malavitose nel settore.

La scelta di tenere la nostra Assemblea in Sicilia, ha per noi un significato ben preciso. Quello di stare al fianco dei nostri imprenditori che operano in questa splendida ma difficile realtà, e più in generale di tutti coloro che spesso si trovano a combattere varie forme di soprusi e di illegalità.

Noi per primi, negli anni scorsi, abbiamo messo in risalto il tema della legalità e il suo stretto legame con lo sviluppo e la crescita delle imprese e del settore.

Vogliamo continuare a dare sostanza alle parole.

Per noi la legalità costituisce un prerequisito essenziale.

E' per questo che nei tavoli aperti con la committenza, ma soprattutto in quello per il trasporto con bisarche - oggettivamente più difficile sotto questo profilo per le note e odiose vicende di cronaca che hanno caratterizzato il fermo di febbraio e marzo - abbiamo posto con forza la necessità di inserire nei contratti quelle che potremmo definire «clausole di gradimento» per la legalità e il rispetto delle regole.

Regole che, una volta definite, vanno rispettate e fatte rispettare.

Al contrario in più occasioni abbiamo assistito ad atteggiamenti incomprensibili che portano alcune rappresentanze, una volta fissata la regola, ad iniziare il balletto senza fine della richiesta di deroghe o di proroghe.

Si vanno a chiedere eccezioni che poi diventano regola, spesso in contrasto con la norma stessa. E se poi si tratta di norme

comunitarie, questo atteggiamento è assai discutibile.

Mi riferisco in maniera specifica alle norme sull'accesso alla professione, uno dei pochi strumenti in nostro possesso per regolarizzare e modernizzare il settore. Voglio essere chiaro: chi ha i requisiti sta dentro il sistema. Chi non li ha o non li dimostra deve essere messo fuori. Spiace dirlo, ma è così.

Del resto le nuove regole sull'accesso costituiscono la condizione per l'inserimento delle imprese nel Registro Elettronico Nazionale, per avviare la costituzione del Registro Europeo.

Il registro, a nostro giudizio, rappresenta uno strumento importante per la regolarità del mercato, poiché ospiterà anche i dati relativi alle infrazioni commesse sull'intero territorio comunitario, rendendo più trasparente ed evidente chi opera rispettando le regole.

Al Comitato centrale dell'Albo chiediamo che metta in pratica l'indirizzo fornito dal Ministro Passera nella direttiva pedaggi. Va al più presto attivato il collegamento con le banche dati di INAIL, INPS e Camere di commercio a tutela della regolarità delle imprese del settore.

Del resto manca davvero così poco, tante volte, per aiutare concretamente le imprese, con interventi che a prima vista possono apparire irrilevanti, ma che per noi hanno un valore importantissimo, anche in termini di efficienza del sistema aziendale.

Un esempio significativo, che vale per tutti, il recente accoglimento della nostra proposta di prevedere anche in Italia la revisione biennale del tachigrafo. Vi assicuro che nessuna delle nostre imprese l'ha sottovalutata, poiché ha significato un netto taglio dei costi, senza peraltro intaccare la sfera della sicurezza.

Lo stesso vale per l'eliminazione delle targhe ripetitrici, finalmente diventata realtà. In entrambi i casi, abbiamo fatto un piccolo passo in avanti per un recupero di efficienza e competitività.

Altro esempio, e in questo caso del tutto rilevante, è stato l'accoglimento della proposta avanzata dalla nostra Associazione di rendere trimestrale il rimborso delle accise sul gasolio. Il risultato non era scontato e voglio qui pubblicamente ringraziare tutti coloro che si sono fatti carico della nostra istanza.

Anche l'Agenzia delle dogane ci ha ascoltato e ha sciolto numerosi dubbi interpretativi sul rimborso per alcune tipologie di veicoli. Mai come in questo momento le imprese hanno bisogno di certezze e stabilità.

Siamo italiani e siamo fieri di esserlo. Qui siamo nati e qui vogliamo restare. Ma per restarci dobbiamo essere messi nelle condizioni per farlo. ■