

# Sistemi di Logistica

Trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti

ANNO V - N.4 - DICEMBRE 2012

LOGISTICA

## La mobilità sostenibile nelle aree metropolitane: il caso Roma

di Pietro SPIRITO

LOGISTICA

### I nuovi trasporti quotidiani Cina-Rotterdam e la concorrenza ferroviaria TransEurAsia

a cura di Claudio MIGLIARDI e Claudia NICCHINIELLO

### Il Piano della logistica a supporto del Conto nazionale dei Trasporti

AMBIENTE & SICUREZZA

### La IV campagna per la sicurezza dell'autotrasporto innovativa nella tradizione

di Umberto CUTOLO

GLI EDITORIALI

**Che imbarazzo a leggere i modelli previsionali**

**Una carta della mobilità per le donne? Ma la regina è nuda**

**I costi minimi, non «tassa» ma regolatori del mercato**

**I costi del fare e quelli del non fare**



Giordano Editore

## ECONOMIA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

### Trasporto merci e logistica

R. Giordano

#### **POLITICA ED ECONOMIA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA**

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

### Trasporto pubblico locale

R. Giordano

#### **LA LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: TRA REGOLE E MERCATO**

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

### Sicurezza e ambiente

A. Frondaroli, R. Giordano, C. Putignano

#### **LA SICUREZZA: TRA ANALISI DEI DATI E MONITORAGGIO DELLE POLITICHE**

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

### Politiche dalla mobilità

R. Giordano (a cura di)

#### **DALL'ECONOMIA DEI TRASPORTI ALLA POLITICA ECONOMICA**

Napoli, pp. 332, 2012, euro 30,00



## GLI ATTI

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

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

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

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

Aa.Vv.

#### **IL TPL TRA CRITICITÀ E POLITICHE DI INTERVENTO**

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

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

Aa.Vv.

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

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

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





## Sistemi di Logistica

Anno V - n.4 - Dicembre 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

Fabio Carlucci

Fabrizio Dallari

Ercole Incalza

Giuseppe Moesch

Lanfranco Senn

Stefano Zunarelli

### Segretaria di Redazione

Lisa Russo

### Redazione

via Risorgimento, 46

80028 (Grumo Nevano) Napoli

Tel. +39.081.8332871

Fax +39.081.3951646

giordanoeditore@giordanoassociati.com

### Editore

Giordano Editore

via Risorgimento, 46

80028 (Grumo Nevano) Napoli

Tel. +39.081.8332871

Fax +39.081.3951646

giordanoeditore@giordanoassociati.com

ANNO V - NUMERO 4 - DICEMBRE 2012

# Sistemi di Logistica

## 4 EDITORIALI

### Che imbarazzo a leggere i modelli previsionali

### Una carta della mobilità per le donne? Ma la regina è nuda

### I costi minimi, non «tassa» ma regolatori del mercato

### I costi del fare e quelli del non fare

## 8 ABSTRACT

## 9 LOGISTICA

### I nuovi trasporti quotidiani Cina-Rotterdam e la concorrenza ferroviaria TransEurAsia

*Un nuovo servizio della Maersk-Line, basato su trasporti «quotidiani», trasparenza dei tempi e risarcimenti in caso di ritardi, offrendo grande flessibilità alla clientela. Anche per fronteggiare la nuova ferrovia Cina-Germania.*

a cura di Claudio Migliardi e Claudia Nicchiniello

## 19 LOGISTICA

### Il Piano della logistica a supporto del Conto nazionale dei Trasporti

*Il CNIT ha chiesto alla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica di collaborare alla redazione del Conto e ha pubblicato, come supporto informatico, in allegato, un'ampia e dettagliata sintesi del Piano della logistica.*

## 33 TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

### La mobilità sostenibile di persone e cose nelle aree metropolitane: il caso Roma

*Nelle grandi città il consumo dei trasporti si è orientato progressivamente verso il trasporto individuale. Ma la crisi sta cambiando le cose, a favore di una maggiore propensione verso modelli di consumo più consapevoli.*

di Pietro Spirito

## 47 AMBIENTE & SICUREZZA

### La IV campagna per la sicurezza nell'autotrasporto: innovativa nella tradizione

*L'ultima Campagna di comunicazione dell'Albo degli autotrasportatori ha ribadito i concetti di fondo delle precedenti iniziative: la sicurezza sulle strade nasce dal rispetto reciproco tra i diversi utenti.*

di Umberto Cutolo

# Che imbarazzo a leggere i modelli previsionali

**NELLA DOCUMENTAZIONE** di consultazione e verifica dei possibili scenari che si possono definire nei prossimi mesi sulla evoluzione dei traffici del settore dei trasporti e logistica a scala internazionale e mondiale, abbiamo potuto verificare che i risultati dati dalle applicazioni di alcuni modelli econometrici nell'anno 2008 per definire scenari al 2020-2030 delle evoluzioni dei traffici a scala europea, sono risultati rispetto ai dati reali completamente irrealistici!

L'imbarazzo maggiore non è stato tanto nella lettura dei risultati, ma dal constatare che i parametri posti a base del modello siano risultati fortemente limitativi nel poter esplicitare fenomeni complessi come quelli dati dal processo di globalizzazione economica.

La «frattura» ormai è sempre più evidente tra le metodologie fino ad oggi messe a punto e i complessi temi economici che devono essere rappresentati.

Le variabili che impattano fortemente sulla tenuta dei cicli economici che diventano sempre più brevi e sempre più interrelati tra loro sono:

## A) POPOLAZIONE

I demografi sottolineano che le statistiche ufficiali contano a livello mondiale 7 miliardi di persone. Le stime operate sulla base dei consumi nei diversi continenti e fenomeni migratori che stanno determinando le grandi megalopoli, rispetto al dato ufficiale riportano 1 miliardo circa di persone (valore approssimato per difetto), non censite. Le «aliquote» di maggiore deficit demografico si registrano in Cina, India, Africa, America Latina.

## B) ENERGIA E CONSUMI ENERGETICI: DAL PETROLIO AL GAS NATURALE

Malgrado le politiche *green* la dipendenza dal petrolio continua a crescere con impoverimento delle risorse. Questo determina un prezzo del petrolio a scala mondiale sottoposto non solo a logiche di mercato, ma utilizzato come strumento di «pressione» nelle politiche dei paesi produttori rispetto a quelli consumatori.

## C) FINANZA INTERNAZIONALE E FLUSSI FINANZIARI

I paesi produttori a basso costo del lavoro e con livelli di produttività elevatissimi dei fattori lavoro e capitale e quelli possessori di beni energetici: Cina, Brasile, India, Russia, ecc. hanno utilizzato i *surplus* finanziari per sostenere il debito pubblico dei paesi non più produttori, ma consumatori quali America del Nord, Europa. Lo spostamento di flussi finanziari, anche se minimi, da un paese all'altro potrebbe comportare processi di instabilità tali da porre in crisi le economie di molti paesi, creando situazioni complesse anche a livello geopolitico.

## D) RICERCA ED INNOVAZIONE

Il settore della ricerca e della innovazione, sia da parte delle imprese private che da parte delle politiche pubbliche si è

molto impoverito per la scarsità di risorse, ma anche dal fermo che è stato imposto al settore per la scarsa propensione ad investimenti in un momento di forte crisi economica e scarsità di mezzi finanziari propri.

Alcune linee di produzione sono superate rispetto alle nuove esigenze dei consumatori. È il caso dell'*automotive* e di altri settori maturi come quello aereo e ferroviario.

Questa situazione si è ulteriormente aggravata per i «conflitti» che si stanno determinando tra i settori indicati nel difficile equilibrio di scala mondiale dove il sistema economico-finanziario è sempre più difficile da governare anche se si istituiscono istituti di controllo e/o di sostegno a paesi che stentano a trovare un nuovo ciclo di crescita.

Da dove ripartire: dal sistema delle regole!

Il «gruppo di blocco» mondiale Stati Uniti, Russia, Cina, Africa, Europa, diano vita ad un sistema delle regole che sia eticamente corretto nel puntare a ridurre la forbice che oggi c'è tra i Paesi molto ricchi ed i paesi molto poveri.

A questo punto ci siamo anche spiegati perché il Nobel per l'economia quest'anno è andata a eminenti ricercatori che nulla a che vedere con l'economia e precisamente:

- **Alvin Roth**, classe 1951, è docente alla *Business School* dell'Università di Harvard. Deve la sua fama soprattutto allo studio dei modelli matematici per i comportamenti strategici, ma ha studiato anche *market design*, o definizione dei mercati e economia sperimentale. In particolare, Roth ha collaborato a ridisegnare meccanismi per la selezione di medici al primo incarico, per le scuole superiori di New York e le scuole elementari di Boston.
- **Lloyd Stowell Shapley** (Cambridge, 2 giugno 1923), molto noto per i suoi contributi fondamentali nell'ambito della teoria dei giochi (*Valore di Shapley*) e dei giochi stocastici (o probabilistici) in particolare. Laureato ad Harvard e in matematica presso la *Princeton University*, Shapley dal 1981 è docente presso la *University of California*, Los Angeles.

La matematica, materia che non ha dignità di Nobel, quest'anno finalmente ha trovato la sua rivincita! Ci chiediamo però se possiamo affidare il futuro della economia e politica dei trasporti e della logistica alla teoria dei giochi o ai modelli matematici per i comportamenti strategici.

Rifletteremo!

# Una Carta della mobilità delle donne? ma la regina è nuda

**I**MMODESTAMENTE, forse solo per pudore etico, mi annovero da anni tra i sostenitori del Servizio Pubblico, per affermare i concetti di Regolamento (CEE) del Consiglio, n. 1191/69, del 26 giugno 1969, dedicato ai trasporti nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile. Mi trovai da giovane a studiare il Libro Verde (febbraio 1992) e quello Bianco sui Trasporti (dicembre dello stesso anno) e così innovativi mi sembravano i concetti di accessibilità, sicurezza e *comfort*...

A venti anni di distanza leggo il *The role of women in the green economy-The issue of mobility*, di questo maggio, ne assaporo gli sviluppi che potrebbe avere in Italia, quando mi ritrovo davanti alla «Carta della mobilità della donna» presentata in un convegno, tenuto a Roma il 16 ottobre scorso, su iniziativa di Federmobilità e Adiconsum.

Mi sono ritrovata - ma vi assicuro non per incanto - nella fiaba danese «I vestiti nuovi dell'imperatore» (o «Gli abiti nuovi dell'imperatore») scritta da Hans Christian Andersen, e come quel bambino, di cui accetto tutti i difetti dell'archetipo junghiano della semplicità e della genuinità, a dire «la regina è nuda», solo perché in questo convegno si insiste sul fatto che il passeggero sia donna e non uomo...

Tralascio, sempreché il mio Maestro, Rocco Giordano, mi sostenga, ad un futuro testo, più articolato e tecnico, gli errori di traduzione, linguistica e non, e gli errori di interpretazione, delle politiche e delle statistiche, che traspaiono nel documento presentato al convegno quale «Proposta di Carta della mobilità della donna».

Su questa proposta *pink*, che tradisce lo spirito epistemologico dell'encomiabile testo della Direzione Generale per le Politiche Internazionali, mi soffermo ora per dare solo l'evidenza della nudità:

- Quanti Piani dei Trasporti di Bacino abbiamo noi in Italia che si possano definire «studiati sulle esigenze» reali della mobilità (maschile?) nelle *rush hour*?
- Quanti veicoli sono stati acquistati in questi venti anni, e di questi quanti hanno le caratteristiche di essere *green* «accessible» prima che *pink*?
- Quanti autisti donne o manutentori abbiamo nelle aziende TPL, ma soprattutto, quanti autisti e manutentori abbiamo, visto che prima di occuparci del numero totale dei dirigenti donna/numero totale dirigenti, c'è oggi **SERIAMENTE** da preoccuparci del numero dirigenti/numero totale operai?

Per le risposte, rileggiamo la fine della fiaba.

Claudia Nicchiniello

## I costi minimi non «tassa» ma regolatori del mercato

Durante un convegno alla Bocconi di Milano, per discutere del Piano nazionale della logistica, Andrea Boitani, esperto del Comitato scientifico della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, ha sostenuto con grande equilibrio i temi di politica economica legati alle difficoltà di sviluppo che si possono determinare con le azioni individuate dal Piano ed ha anche sottolineato come sia necessaria una politica di ristrutturazione del settore dell'autotrasporto; tesi già sostenuta nel 2005 e accolta unanimemente.

Perché i costi minimi di sicurezza sono come una tassa.  
Fonte: A. Boitani, Docente dell'Università Cattolica di Milano



La sua tesi è stata rappresentata egregiamente attraverso un grafico che evidenzia come il mancato processo regolatorio previsto dalla Legge 32/2005 abbia finito per determinare un mercato nel quale l'eccesso di offerta - dovuta anche al rilevante cabotaggio che si riversa in Italia - e una domanda debole - anche per la forte congiuntura che stiamo attraversando - hanno di fatto annullato quel processo virtuoso che si voleva innescare, ovvero un mercato regolamentato, determinando un mercato del servizio di autotrasporto che - da sé - non riesce a correggere interessi fortemente sbilanciati. Questo mancato processo regolatorio, secondo Boitani, non consente la formazione di prezzi del servizio adeguati ai costi di esercizio e questo, nel tempo, ha portato ad una contrazione sempre più forte di alcune voci di costo, con gravi riflessi sui livelli di sicurezza in cui servizio viene svolto. Boitani sostiene che nelle condizioni attuali viene utilizzato come strumento regolatorio il riconoscimento da parte degli organi ministeriali - che siano essi l'Osservatorio che già operava nella Consulta o lo stesso Ministero - di una soglia di sbarramento dei costi che si possono definire non più comprimibili (che Boitani legge come una «tassa»), lasciando ovviamente alla libera trattazione delle parti la quota del costo di esercizio relativa ai costi amministrativi, costi di struttura, spese generali ecc. Fatta questa premessa, riteniamo che il ragionamento di Boitani - e ancor più evidentemente il grafico che lo illustra - si possano riferire più propriamente non al fatto che siano stati adottati costi minimi, ma piuttosto alle cause che hanno condotto a questa scelta: sono la mancata trasparenza del mercato, lo sbilanciamento degli interessi e il tema della sicurezza che hanno richiesto la determinazione dei costi minimi, ovvero di quella soglia di sbarramento che Boitani legge come se fosse una «tassa», ma che è invece lo strumento per regolare un mercato poco trasparente.

Rocco Giordano



## 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.

# I costi del fare e quelli del non fare

**N**EGLI ULTIMI ANNI si è molto discusso sul ruolo svolto dai trasporti nell'economia nazionale facendo ricorso a dati ricavati da statistiche nazionali sempre più incomplete. I dibattiti e le discussioni che registriamo non hanno un vero valore scientifico, ma avvengono in un'atmosfera di fervida attività a fronte di una economia e società qual è quella italiana in rapida trasformazione dovuta alla crisi perdurante che cerca una via d'uscita attraverso scorciatoie senza imboccare la strada giusta.

La fervida attività di ricerca di soluzioni non è paragonabile a quella degli anni '80 che abbiamo avuto il privilegio di vivere partecipando attivamente.

Allora a differenza di oggi l'obiettivo era quello di definire un quadro delle strutture economiche e delle politiche di crescita della economia con contributi politici ed etici che contrassegnavano il ruolo dei ricercatori, dei politici, di tutti gli addetti ai lavori.

## ACCATTIVANTI O PUNTUALI?

Negli ultimi tempi, viceversa, gli approfondimenti ed i dibattiti che si registrano nel settore dei trasporti e della logistica danno forte evidenza ai risultati di analisi e valutazioni che vogliono essere sempre più accattivanti dal punto di vista mediatico e sempre meno puntuali in ordine alle metodologie adottate, alle fonti consultate, alle regole e norme di riferimento.

Queste riflessioni ci hanno accompagnato durante la lettura dei numerosi studi che hanno segnato l'attività del Centro studi sui sistemi di trasporto (CSST), dal 1970 al 2005, periodo in cui la struttura ha lavorato prevalentemente attraverso commesse acquisite dal mercato per gli studi sulla mobilità.

Il richiamo al CSST è solo per ricordare ai giovani ricercatori del settore, che allora gli studi erano rigorosi ed i dati su cui poggiavano le valutazioni erano acquisite da fonti ufficiali aggiornate!

Oggi le fonti sono poco aggiornate, le metodologie lacunose e le letture distratte!

Il rammarico è che potendo contare su un archivio storico di dati ed informazioni siamo costretti molto spesso ad assumerci responsabilità che non ci sono proprie ma che doverosamente sono dovute rispetto alle validazioni o completezza dei dati!

## I DATI DELLA BOCCONI

Questa difficoltà di analisi e valutazioni, di incongruenza dei risultati diventa complessa quando ci ritroviamo di fronte a due istituti incardinati entrambi nella Università della Bocconi di Milano. Di questi uno stima, valuta, progetti e alternative tra diverse soluzioni progettuali con analisi rigorose, metodologie definite, per il calcolo di costi e benefici in ordine a opere infrastrutturali e politiche di organizzazione gestionali, dall'altro un altro istituto che calcola, con metodologie non altrettanto definite, quanto costa al paese non aver fatto alcuna opera o alcuna scelta politica nello stesso settore.

Noi per esemplificare abbiamo ritenuto, in questo secondo caso, che le valutazioni che vengono operate, con i limiti sottesi in ordine alla metodologia, possono essere equiparate alla famosa «prova del 9» che alle scuole medie veniva utilizzata per verificare i risultati di una operazione aritmetica.

In questo caso la prova del 9 consiste nell'aver moltiplicato 40 miliardi di euro all'anno di maggiori costi per 8 anni, il che avrebbe dovuto dare come risultato 320 miliardi. Dato che il campo di valutazione esaminato non è completo, il risultato che si ottiene anche come prova del 9 può essere ritenuto approssimativo!



Noi riteniamo che oggi più che mai grande attenzione debba essere prestata all'efficienza della spesa pubblica e l'analisi costi-tempi o analisi multi criteria è un filone della economia applicata da perseguire nell'ottica anche del risanamento della finanza pubblica!

È importante per questo porre una attenzione più rigorosa nelle scelte delle opere pubbliche da finanziare, cercando di allocare nel miglior modo possibile le scarse risorse disponibili.

Non v'è dubbio che anche la finanza privata può e deve intervenire per alcune opere, ma non possono essere lasciati al decisore privato né il «pallino» delle scelte, né tantomeno le procedure in ordine ai tempi e alle modalità di realizzazione e di gestione degli interventi.

In questo caso avere chiaro il quadro delle analisi dei costi e dei tempi che un'opera determina significa avere chiaro anche come stabilire e definire il rapporto tra soggetto pubblico e quello privato.

Abbiamo voluto limitare il commento a pochi aspetti riguardanti le metodologie di valutazione di investimenti in infrastrutture e/o di politiche di gestione di servizi, più ancora del ruolo della logistica pubblica che ha il compito di predisporre le condizioni ottimali affinché gli operatori privati siano incentivati ad operare sul nostro territorio in condizioni di efficienza.

Lo sforzo pertanto che dobbiamo fare è quello di ampliare la valutazione degli effetti delle politiche che riguardano il settore dei trasporti e della logistica sia infrastrutturale che gestionale, avendo chiaro che qualche metodologia di troppo va «rottamata» e quelle classiche vanno ampliate ed aggiornate nella logica di valutazioni e scelte che hanno valenza non più settoriale, ma di politica economica del Paese.

## in questo numero

LOGISTICA

### I nuovi trasporti quotidiani Cina-Rotterdam e la concorrenza ferroviaria TransEurAsia

a cura di Claudio Migliardi e Claudia Nicchiniello

Leggere il programma di un servizio quotidiano di trasporti marittimo tra Cina e Rotterdam, che si gioca sulla affidabilità, ovvero sui tempi, fa emergere un interrogativo. Quanto siamo in ritardo?

Il programma italiano per i trasporti e la logistica deve inserirsi in questo contesto di profondo cambiamento nella geografia dei flussi abbandonando il suo strabismo e la sua miopia, puntando a due grandi direttrici: Est Europa e Mediterraneo.

Occorre definire delle politiche pubbliche capaci di valorizzare lo slogan: «Quello che va bene per i porti va bene per il Paese».

LOGISTICA

### Il Piano della Logistica a supporto del Conto nazionale trasporti

La Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, nella fase di diffusione delle attività ed allo scopo di strutturare le valutazioni ed analisi di settore, ha elaborato i passaggi chiave del Conto Nazionale Trasporti, per il tema della logistica, analizzando il posizionamento rispetto al contesto internazionale e quello nazionale, sottolineando le linee di intervento prioritarie nel quadro delle Piattaforme logistiche territoriali, facendo il punto su intermodalità, co-modalità e sistemi a rete degli interporti.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

### La mobilità sostenibile di persone e cose nelle aree metropolitane: il caso di Roma

di Pietro Spirito

Il trasporto pubblico locale e più in generale la mobilità dopo l'abbandono dei PUM e dei PUT è diventato un tema sempre

più discusso, ma ancor più affrontato in termini episodici e non strutturali.

Le aree metropolitane si espandono, cambiano i modelli culturali, la domanda è sempre più erratica, le risorse per il trasporto pubblico locale invece sono sempre più scarse.

A fronte di queste problematiche di fondo si pone anche tema sociale che è quello dell'ambiente, della sicurezza, del controllo, della congestione che gli economisti classificano nella filiera dei costi esterni.

Occorre ripensare un modello di mobilità che tiene conto delle esigenze dei cittadini/clienti che sia capace di dare certezza nei tempi dello spostamento e di affidabilità del servizio.

AMBIENTE &amp; SICUREZZA

### La IV Campagna per la sicurezza nell'autotrasporto: innovativa nella tradizione

di Umberto Cutolo

Il tema della sicurezza dell'autotrasporto è uno dei punti fondamentali delle politiche del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, che ha sostenuto negli ultimi dieci anni ben quattro campagne di comunicazione su questi temi.

Le iniziative degli anni scorsi hanno sempre avuto contenuti di socialità, ovvero sono state campagne rivolte fondamentalmente a tutti gli utenti della strada.

Questa ultima campagna, ponendo la sicurezza come «valore» della impresa, completa il progetto di comunicazione rivolgendosi ad un *target* di utenti molto differenziato: non più e non solo agli addetti ai lavori ma si caratterizza per una comunicazione diretta, immediata, di confronto con il mondo dei giovani.

Perché questi ultimi? L'incidentalità stradale negli ultimi anni ha registrato un forte incremento dovuto a questa fascia di utenti della strada soprattutto il venerdì e il sabato sera.

E allora sono state individuate otto tipologie di azioni mirate a coniugare il messaggio artistico - emozionale - di 30 tir affrescati da altrettanti giornai artisti, con gli strumenti dei *social network* e, più in generale, di *internet*, amplissimo bacino di utenza del *target* più giovane.

# I nuovi trasporti quotidiani Cina-Rotterdam e la concorrenza ferroviaria TransEurAsia

*La danese Maersk Line lancia un nuovo servizio - Daily Maersk - basato su trasporti «quotidiani», trasparenza dei tempi di consegna e risarcimenti monetari in caso di ritardi, offrendo una grande flessibilità alla clientela. È anche un modo per fronteggiare la nuova ferrovia da Chongqing in Cina a Duisburg in Germania.*

a cura di **CLAUDIO MIGLIARDI** e **CLAUDIA NICCHINIELLO**

**L**A SOCIETÀ DANESE MAERSK LINE, ha introdotto a fine 2011 un nuovo servizio che può definirsi una rivoluzione nel trasporto marittimo che riguarda in particolare il corridoio Asia-Nord Europa. In sintesi il nuovo servizio che la **Maersk Line** offre è impostato su «quotidiani» trasporti di carico merci - invece degli *standard* settimanali - fornendo quindi una grande flessibilità per i clienti. E introduce anche la trasparenza dei tempi di consegna garantendo *lead time* complessivi con piena affidabilità e risarcendo monetariamente i clienti per eventuali ritardi.

Il nuovo servizio, chiamato **Daily Maersk**, ha anche contribuito a ridurre l'emissione di anidride carbonica producendo circa il 13% in meno di emissioni di CO<sub>2</sub> per *container* trasportato rispetto alla media del settore.

Una delle più importanti intuizioni dei clienti della Maersk è che con un «nastro trasportatore», i vantaggi sono più in affidabilità che in rapidità di trasporto. Come si è passati alle spedizioni giornaliere, il loro *business* è cambiato notevolmente. Il loro punto era chiaro: la prevedibilità è molto più importante del *lead time*. Infatti è il fattore più importante nella gestione della *supply chain*.

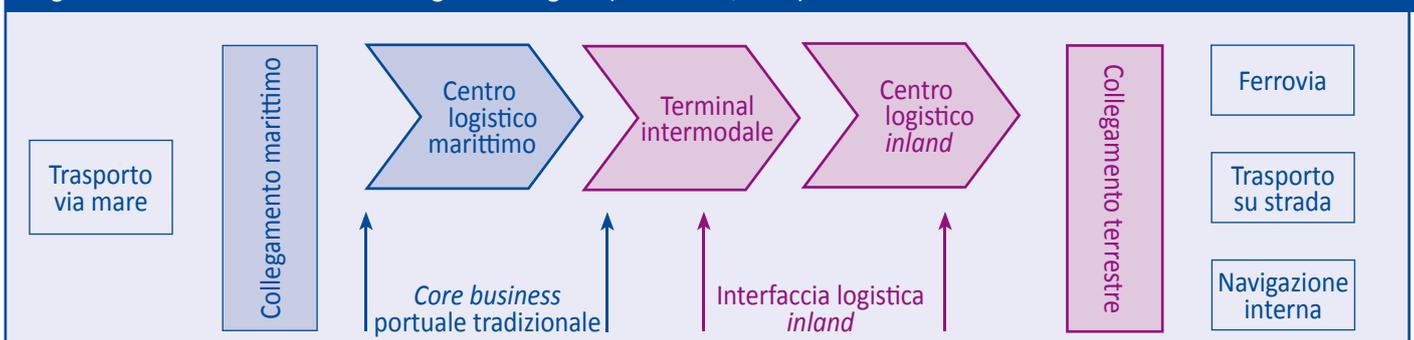
A questa rivoluzione l'Italia non può rinunciare ad agganciarla, per coglierne i positivi effetti economici derivanti dalla sua

strategica posizione geografica, che consentirebbe di smistare il traffico destinato al Centro Europa sottraendoci dall'egemonia degli attrezzatissimi porti del Nord Europa, consentendo peraltro ulteriori miglioramenti del servizio per la riduzione dei tempi di navigazione.

Ovviamente occorrono, come il Piano nazionale della logistica dettaglia, diverse azioni di governo affinché l'attrattività dei porti italiani e della relativa logistica integrata possa diventare finalmente concreta e reale (**Figura 1**) e orientare agli investimenti in Italia questi giganti del trasporto marittimo mondiale anziché scoraggiarli. La Maersk ha infatti recentemente abbandonato il porto di Gioia Tauro, poiché oggi ai porti si chiede un *back service* che renda di fatto il territorio «fluido». Arrivando ad effettuare trasporti navali giornalieri dalla Cina, è impensabile che vengano accumulati ritardi, inaffidabilità, imprevedibilità, nei servizi a valle dell'arrivo nel porto.

Ci domandiamo: è solo colpa della dogana? Della mancanza delle infrastrutture viarie, ferroviarie? Inoltre quanta parte dei flussi produttivi, di semilavorati e beni strumentali, dalla Cina sono destinati al Nord Europa? E specificatamente verso la Germania, motore produttivo europeo? In questo scenario, la nostra logistica verso quali prodotti deve attrezzarsi? E verso quali Paesi in *transshipment*?

Figura 1. La catena del valore della logistica integrata (Fonte MCC, 2010)



## I nuovi trasporti ferroviari Cina-Rotterdam e la concorrenza ferroviaria TransEurAsia



### IL NUOVO SERVIZIO «DAILY MAERSK» (fonte web site della Maersk line)

**Daily Maersk** (letteralmente Maersk giornaliero) è il rivoluzionario servizio della Maersk Line che promette l'assoluta affidabilità nel corridoio commerciale di navigazione Asia Nord

Europa ed è ormai in servizio da diversi mesi, servendo oltre 900 clienti con la spedizione di oltre 93.500 *container*.

Maersk Line è una divisione di **AP Moller-Maersk Group**, società danese il *leader* mondiale quale compagnia di navigazione al servizio di clienti in tutto il mondo. Le loro attività comprendono più di 500 navi, 17.000 dipendenti e 2milioni di *container* sparsi in 135 paesi. Maersk Line promette inoltre di avere sotto controllo in maniera indipendente le emissioni di anidride carbonica delle navi.

Il prodotto rivoluzionario ed unico della Maersk Line offre quotidianamente trasporti di carico merci (*cut off*) - piuttosto che settimanali - fornendo quindi una grande flessibilità per i clienti. Essa misura anche l'affidabilità in base alla disponibilità del *container* dal *gateway* di partenza a quello di destinazione e non il tempo di navigazione per il servizio. Il servizio sta guadagnando popolarità nei corridoi più frequentati del mondo, il corridoio da **Yantian** in Cina per **Felixtowee** nella sola Inghilterra ha trasportato oltre 17.000 contenitori nei primi sei mesi.

**Daily Maersk** ha anche contribuito a ridurre l'emissione di anidride carbonica nella catena di fornitura producendo circa il 13% in meno di emissioni di CO<sub>2</sub> per *container* spostato rispetto alla media del settore del commercio Asia-Nord Europa.

Prima di **Daily Maersk**, la Maersk Line era già la *best-in-class* con il 75% delle navi puntuali nella corsia commerciale Asia-Nord Europa. Ma questo non era ancora sufficiente in affidabilità per i clienti per pianificare le loro catene di approvvigionamento in maniera ottimale.

Una questione spesso sollevata dai clienti che si rivolgono alle compagnie di navigazione è che, ogni volta che una compagnia è o più veloce o più lenta del previsto, crea problemi nella catena di fornitura. Quando i prodotti arrivano in anticipo, i clienti possono trovarsi ad affrontare i problemi di capacità nel magazzino. Sei prodotti sono in ritardo, si trovano ad affrontare un problema di performance commerciale e sottoqualità dei loro prodotti.

Un viaggio tipico da **Shanghai** a **Rotterdam**, prima di **Daily Maersk**, durava tra i 28 e i 32 giorni, solo di navigazione. Aggiungete a questo il *buffer stock* (stoccaggio *container*) di immagazzinamento di circa 3,5 giorni per le partenze settimanali, quindi aggiungete un ulteriore *buffer* per mancanza di affidabilità del servizio, più il tempo di *cut-off* per caricare e il tempo per la disponibilità del ritiro per lo scarico merci: come si può immaginare, in generale il tempo di trasporto può aumentare notevolmente. **Daily Maersk** dispone di un tempo di trasporto totale di 34 giorni per lo stesso percorso: ogni volta e con partenze giornalieri.

Con tutti *cut-off* giornalieri e un preciso, affidabile e robusto *network*, il nuovo servizio può ridurre significativamente il *buffer* di magazzino dei clienti in origine e destinazione.

### LA BILANCIA COMMERCIALE EXTRA UE (Istat giugno 2012)

A giugno 2012, rispetto al mese precedente, si rileva una flessione per entrambi i flussi, più accentuata per l'import (-5,3%) rispetto all'export (-1,4%). La diminuzione congiunturale dell'export è spiegata dal decremento delle vendite verso i Paesi extra UE (-2,8%), mentre l'export verso la UE è sostanzialmente stazionario (-0,1%). La contrazione delle vendite di beni strumentali e di prodotti energetici è particolarmente rilevante (-4,7% per entrambi).

L'importante calo delle importazioni coinvolge entrambe le aree di interscambio (-5,9% per i Paesi extra UE, -4,6% per i Paesi UE), con diminuzioni particolarmente rilevanti per i beni strumentali (-9,5%) e i prodotti intermedi (-5,1%).

A giugno l'aumento tendenziale del valore delle esportazioni (+5,5%) è spiegato dall'incremento sia dei valori medi unitari (+3,8%) sia dei volumi (+1,7%).

La riduzione tendenziale del valore delle importazioni (-7,1%) è determinata da una forte flessione dei volumi (-10,0%), mentre i valori medi unitari registrano un contenuto incremento (+3,2%).

A giugno il saldo commerciale è positivo e pari a 2,5 miliardi, con avanzi sia per i Paesi extra UE (+1,5 miliardi) sia per quelli UE (+1,0 miliardi).

Nei primi sei mesi dell'anno si registra un crescita tendenziale delle esportazioni (+4,2%), mentre le importazioni si riducono (-5,8%). Nello stesso periodo, il saldo commerciale, sostenuto dal forte avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici (+32,6 miliardi), è prossimo al pareggio (-85 milioni). In particolare, l'avanzo nell'interscambio di beni strumentali contribuisce per oltre il 70% al surplus registrato per i prodotti diversi dall'energia.

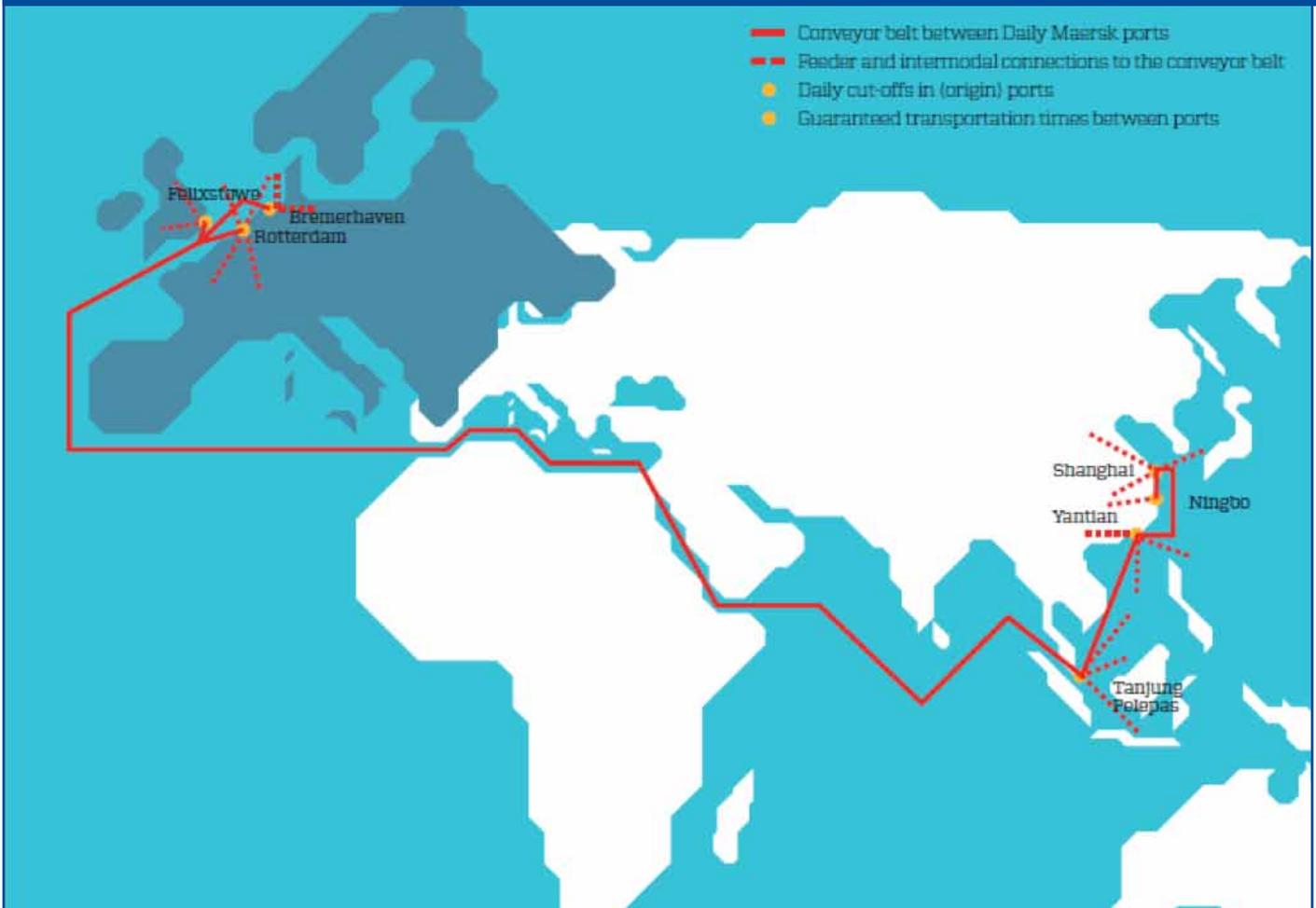
Rispetto a giugno 2011, i mercati più dinamici all'export sono Giappone (+38,0%), Stati Uniti (+35,4%) e paesi OPEC (+33,0%). In crescita le vendite di articoli sportivi, giochi e preziosi (+17,8%), prodotti petroliferi raffinati (+16,7%) e farmaceutici (+16,1%).

È marcata la flessione delle importazioni dall'India (-44,2%) e dai paesi Mercosur (-33,4%), mentre sono in forte crescita gli acquisti dai paesi OPEC (+25,3%). Gli acquisti di autoveicoli (-26,3%), prodotti tessili (-19,6%) e metalli di base e prodotti in metallo (-14,9%) registrano una significativa contrazione. L'incremento delle vendite di metalli e prodotti in metallo in Svizzera, paesi Opec e Stati Uniti spiega quasi un quinto dell'aumento tendenziale dell'export.

Tabella 1. Progetto Daily Maersk

SENZA DAILY MAERSK	CON DAILY MAERSK
Cut-off ogni settimana	Cut-off ogni giorno
Tempo di trasporto conteggiato dalla partenza della nave all'arrivo a destinazione	Tempo di trasporto conteggiato dal cut-off alla disponibilità del carico a destinazione
1 container su 2 arriva puntuale	Ogni container arriva puntuale
Nessun rimborso se la nave arriva in ritardo	Se il cargo arriva da 1 a 3 giorni di ritardo, la Maersk paga 100 USD per container
	Se il cargo supera i 4 o più giorni di ritardo la Maersk rimborsa 300 USD per container

Figura 2. Il nastro trasportatore Asia-Nord Europa



Maersk Line ha introdotto il *set-up* più orientato al cliente del settore. È possibile consegnare la merce a Maersk Line sette giorni alla settimana e ad un numero stabilito di giorni dopo - contando dal *cut-off* - è possibile ritirare i beni a destinazione. Maersk Line risarcisce i clienti da 100-300 USD per *container*, se non vengono consegnati come promesso.

In passato c'è sempre stata confusione e frustrazione sulle pianificazioni di spedizione. Mentre i clienti chiedono il tempo di trasporto totale - contando dal *cut-off* per il carico e fino allo scarico a destinazione - il settore del trasporto marittimo ha tradizionalmente informato i clienti sul solo tempo di navigazione, conteggiando quindi il solo il tempo che il carico è innave (Tabella 1).

Con il **Daily Maersk**, la Maersk Line può promettere il tempo esatto di trasporto dai porti di **Ningbo, Shanghai, Yantian e Tanjung Pelepas**, in Asia, e a **Felixstowe, Rotterdam e Bremerhaven**, in Nord Europa (Figura 2).

**Claudio Migliardi** è Engineering Area Manager nell'Immobiliare di Poste Italiane. 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 di Project Manager in COMSA SA, Gamesa SA, Italferr SPA e Società Italiane per Condotte d'Acqua SPA.

**Claudia Nicchiniello** è laureata in Economia e commercio. Dopo il titolo di Baccalaureato Internazionale, ha perfezionato gli studi in USA e UK. Esperta nella valutazione di sistemi di gestione della progettazione di studi ferroviari e terrestri, ha collaborato con società di settore, partecipando a gruppi di lavoro sul combinato terrestre istituiti dalla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica del ministero dei Trasporti. Ha approfondito i temi di ricerca per la definizione di standard operativi per le valutazioni economiche di servizi di trasporto.



## Dal primo container alle navi da 22 mila TEUS

L'idea del container si fa abitualmente risalire ad una intuizione, nel 1956, di un imprenditore americano nel campo dei trasporti, Malcolm McLean. Si racconta che, mentre McLean sedeva sul suo camion in attesa che la merce fosse portata a bordo della nave, si rese conto che caricare l'intero corpo del camion sulla nave sarebbe stato molto più semplice di stivarne il carico. Lo sviluppo di tale idea ha consentito di:

1. movimentare con facilità le merci durante le fasi di carico e scarico, utilizzando idonei macchinari ed impianti;
2. proteggere le merci da urti ed alterazioni di qualunque natura durante la movimentazione e lo stoccaggio;
3. ottimizzare l'impiego delle superfici e dei volumi destinati al carico dei mezzi di trasporto.

La comodità di una attrezzatura che consentiva di caricare le merci e di non doverle più movimentare singolarmente sino a destinazione è risultata subito evidente; di conseguenza l'idea di containerizzare ha avuto un impulso notevole nel campo del trasporto marittimo fin dagli anni Sessanta.

Si è così arrivati all'intermodalità, basata sulla diffusione internazionale dei container e, contemporaneamente, del trasporto combinato terrestre, con l'uso delle casse mobili e dei semirimorchi. All'inizio degli anni Settanta, nacquero gli standard attuali. Oggi nei porti è usuale vedere enormi colonne di container pronte ad essere imbarcate per ogni destinazione.

Le navi portacontainer, conosciute informalmente come **Box Boats**, sono navi il cui intero carico è costituito da container. Il sistema utilizzato per lo spostamento delle merci è denominato **HUB and Spoke**. Le prime navi portacontainer furono realizzate modificando delle petroliere, che a loro volta erano delle trasformazioni delle navi tipo **Liberty surplus** della seconda guerra mondiale. Oggi invece queste navi costituiscono una classe a sé e si inseriscono tra le più grandi navi del mondo, superpetroliere a parte.

Si prevede che in futuro verranno costruite navi portacontainer in grado di trasportare 22 mila TEUS (acronimo di «Twenty-Foot Equivalent Unit», Unità equivalente a container da 20 piedi), che dovrebbero avere una lunghezza di 450 metri e una larghezza di 60 metri. Le nuove navi da 18 mila Teus saranno inserite sulla rotta fra Asia ed Europa, perché attualmente gli scali americani non possono accogliere scafi di tali dimensioni per carenze infrastrutturali. Nel Vecchio Continente i terminali attualmente attrezzati per tale scopo sono pochissimi: **Rotterdam**, **Felixstowe** e **Bremerhaven** nel Nord Europa, **Port Said** nel Mediterraneo, e non più di cinque porti in Asia: **Shanghai**, **Ningbo**, **Xiamen**, **Yantian** e **Hong Kong**. Come si può notare nessun porto italiano figura tra quelli elencati. La tendenza verso il gigantismo rimette in discussione gli attuali porti e i nuovi progetti che dovranno tenere conto di tale evoluzione. Il trasporto delle merci su scala globale è oggi assorbito per l'80% dalla modalità marittima, che si muove su tre principali rotte:

1. Transpacifica (Asia-Nordamerica occidentale).
2. Transatlantica (Europa-Nordamerica orientale);
3. Transindiana (Asia-Europa, via Mar Rosso-Mediterraneo-Mare del Nord).

Fonte: «I corridoi Europei in Italia a Servizio del trasporto merci containerizzato» di Giovanni Saccà.

Il valore ai clienti dei tempi di consegna va oltre l'ottimizzazione della loro *supply chain*. In diversi settori, i *container* che arrivano in orario sono essenziali per la concorrenzialità nei prezzi. Avere i prodotti giusti sugli scaffali al momento giusto è critico, soprattutto nelle industrie commerciali e nell'elettronica, entrambe peraltro fortemente rappresentate nel corridoio commerciale Nord Asia-Europa.

Nel corso della sua storia, la spedizione ha richiesto molti adattamenti da parte dei clienti a causa del basso tasso di puntualità nelle consegne nel settore, con conseguente inefficienza. Per esempio, è diventata consuetudine per le compagnie di navigazione avere l'*overbooking* (sovraccarico della nave) - a volte fino al 180% - per evitare che le navi partissero vuote a causa di prenotazioni non confermate o annullate all'ultimo minuto. Se ad esempio si concretizza il 120% del carico massimo, il 20% potrebbe essere «slittato» - cioè i *container* vengono trasferiti alla nave successiva - di solito una settimana più tardi.

In risposta a questa pratica, i clienti si sono sentiti costretti a prenotare più carico di quello che in realtà hanno intenzione di spedire per compensare la rotazione/slittamento. Per esempio, se hanno in programma di spedire 50 *container*, potrebbero prenotarne 75. Molti clienti prenotano anche la stessa spedizione, con più vettori, per assicurare che almeno uno di essi sarà effettivamente in grado di caricare la merce nel tempo stabilito. Questo è diventato un circolo vizioso, causando solo ulteriori ritardi e inaffidabilità con perdita di efficienza anche nel funzionamento dei porti.

Con l'introduzione di tempi di trasporto attraverso **Daily Maersk**, l'*overbooking* non è più il problema del cliente. Le navi dovranno ancora essere un po' sovraccaricate, onde compensare problemi di produzione, doganali o di altro tipo.

Ma ci sarà ora un *overbooking controllato*, nel senso che ogni prenotazione effettuata dopo che la nave raggiunge il 100% di utilizzo sarà monitorata. Il **Daily Maersk** con approccio *conveyor belt* (nastro trasportatore) avrà sempre un'altra nave a disposizione per soddisfare l'*overbooking*. Maersk Line promette una data fissa di disponibilità di carico sulla base degli accordi *cut-off* ed il tempo di trasporto è sempre lo stesso da ciascun porto. Dal punto di vista di un cliente, le ragioni principali per le prenotazioni in eccesso vengono sostanzialmente eliminate, perché anche se il *container* viene «slittato», non sarà ritardato a destinazione, ma solo messo su un'altra nave in arrivo in tempo. La Maersk ha così incrementato la capacità nel corridoio Asia-Nord Europa (**Tabella 2**), per assicurare che il carico sia sempre disponibile in tempo utile alla sua destinazione finale.

Un problema spesso con conseguente inaffidabilità è la gestione di «un porto alla volta». Sul corridoio Asia-Nord Europa, le navi iniziano a caricare i cargo in **Ningbo**, seguita da **Shanghai**, **Yantian** e **Tanjung Pelepas**. Quando si lascia **Tanjung Pelepas**, in direzione dell'Europa è fondamentale che la nave utilizzi il 100% della sua capacità. Ma nessuna compagnia di

... il lancio di **Daily Maersk** introduce l'assoluta affidabilità, finora sconosciuta nel settore: il servizio fa una promessa di tempo di trasporto su 12 corridoi dall'Asia al Nord Europa, che costituiscono il nucleo centrale dei servizi di Maersk Line sulla più grande corsia di commercio in tutto il mondo...

Tabella 2. Traffico container dei porti più grandi del Nord Europa

PORTO	NAZIONE	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Rotterdam	Olanda	9.286.757	9.690.052	10.790.604	10.785.271	9.742.726	11.145.804
Antwerp	Belgio	6.488.029	7.018.799	8.176.614	8.662.890	7.309.640	8.468.476
Hamburg	Germania	8.987.545	8.861.804	9.889.792	9.737.110	7.007.704	7.895.736
Bremen	Germania	3.743.969	4.444.389	4.892.087	5.529.159	4.564.554	4.888.655
Zeebrugge	Belgio	1.407.933	1.653.493	2.020.723	2.209.715	2.328.193	2.499.757
Le Havre	Francia	2.118.509	2.137.828	2.656.171	2.488.664	2.240.714	2.358.077
		31.132.742	33.806.365	38.425.991	39.412.809	33.193.531	27.256.505

Fonte: tavole elaborate su dati European Sea Ports Organisation

navigazione ha mai pianificato la capacità di ogni nave *end-to-end* (punto a punto).

In ciascuna porto, la nave ha una *slot* di tempo, il cosiddetto «tempo di attracco» - ad esempio 14 ore - che equivale a 2.000 contenitori da caricare o scaricare. Ma se più *container* sono rimasti in porto quando il tempo di attracco è terminato, alla compagnia di navigazione è lasciata una difficile scelta: lasciare il carico, con il rischio che essa non sarà più in grado di riempire la nave o caricare il resto del carico ed accettare il ritardo. E di solito sceglie di accettare il ritardo.

**Daily Maersk** gestisce il carico per ogni nave attraverso tutti e quattro i porti di carico assicurandosi che le navi lascino il porto quando il loro tempo *slot* è finito, senza rischiare che non siano a pieno carico, quando vanno verso l'Europa. Questa intensa pianificazione della spedizione significa anche che è sempre possibile dare priorità al carico che richiede di essere a destinazione in tempo e infine - basato sulla rete di **Daily Maersk** - trovare imbarcazioni alternative che possono farlo.

Il tempo di *buffer*/magazzino per *slot* di ogni nave viene di solito aggiunto al fine di ridurre il rischio di subire ritardi per il porto successivo. Il tempo è denaro, di conseguenza il tempo del *buffer* è una spesa. Ma essere in ritardo può essere ancora più costoso per la compagnia di navigazione, in quanto aggiungere due giorni di navigazione dall'Asia verso l'Europa costa di più in centinaia di migliaia di dollari per carburante supplementare. Ancora più importante, può essere costoso per i clienti, in quanto essi devono impiegare tempo e denaro sulla ripianificazione del loro inventario/magazzino.

Nel giugno 2011, il CEO Maersk Line, **Eivind Kolding**, disse al TOC, la conferenza internazionale di Anversa: «Il settore del trasporto marittimo si trova ad affrontare tre fondamentali sfide: la nostra inaffidabilità, la nostra complessità e il nostro impatto ambientale. Ma invece di dare scuse, dovremmo vedere queste sfide come fantastiche opportunità».

**Daily Maersk** ha affrontato queste sfide in questo modo:

#### TEMPI DI CONSEGNA ON TIME

Il lancio di **Daily Maersk** introduce l'assoluta affidabilità, che era sconosciuta finora nel settore: il servizio fa una promessa

di tempo di trasporto su 12 corridoi dall'Asia al Nord Europa, che costituiscono il nucleo centrale dei servizi di Maersk Line sulla più grande corsia di commercio in tutto il mondo. Se il concetto **Daily Maersk** fosse applicato a tutti i carichi mossi dal settore dei trasporti marittimi in questa corsia commerciale, si aumenterebbe il numero di 40-footequivalentunità (FFE) (container da 40 piedi) consegnati puntualmente di circa 8400 unità al giorno. Ciò consentirebbe ai clienti in Nord Europa di utilizzare al meglio le migliaia di dipendenti altrimenti destinati a gestire i ritardi imposti dalla spedizione nel settore tradizionale.

#### FACILITÀ DEL BUSINESS

**Daily Maersk** aumenta la trasparenza del Servizio offerto verso i clienti, eliminando il concetto di tempo di navigazione (*transit time*) e sostituendolo con tempi di trasporto (*transportation time*). La partenza giornaliera *cut-off* renderà anche più facile la spedizione per i clienti. Invece di correre per rispettare il tradizionale settimanale *cut-off*, il carico può essere consegnato dai clienti in qualsiasi giorno della settimana.

#### PRESTAZIONI AMBIENTALI

Maersk Line è un'azienda leader nel proprio settore ambientale, producendo circa il 10% di minori emissioni di CO<sub>2</sub> per ogni *container* trasportato rispetto alla media del settore, e dal 2020 mira ad avere una riduzione delle emissioni del 25% (basato su dati 2007). **Daily Maersk** contribuirà al raggiungimento di questo obiettivo. In effetti, il servizio produrrà emissioni di CO<sub>2</sub> inferiori del 13% di emissioni per *container* trasportato rispetto alla media del settore in Asia-Nord Europa.

Ma come è iniziata l'idea di innovazione di **Daily Maersk**?

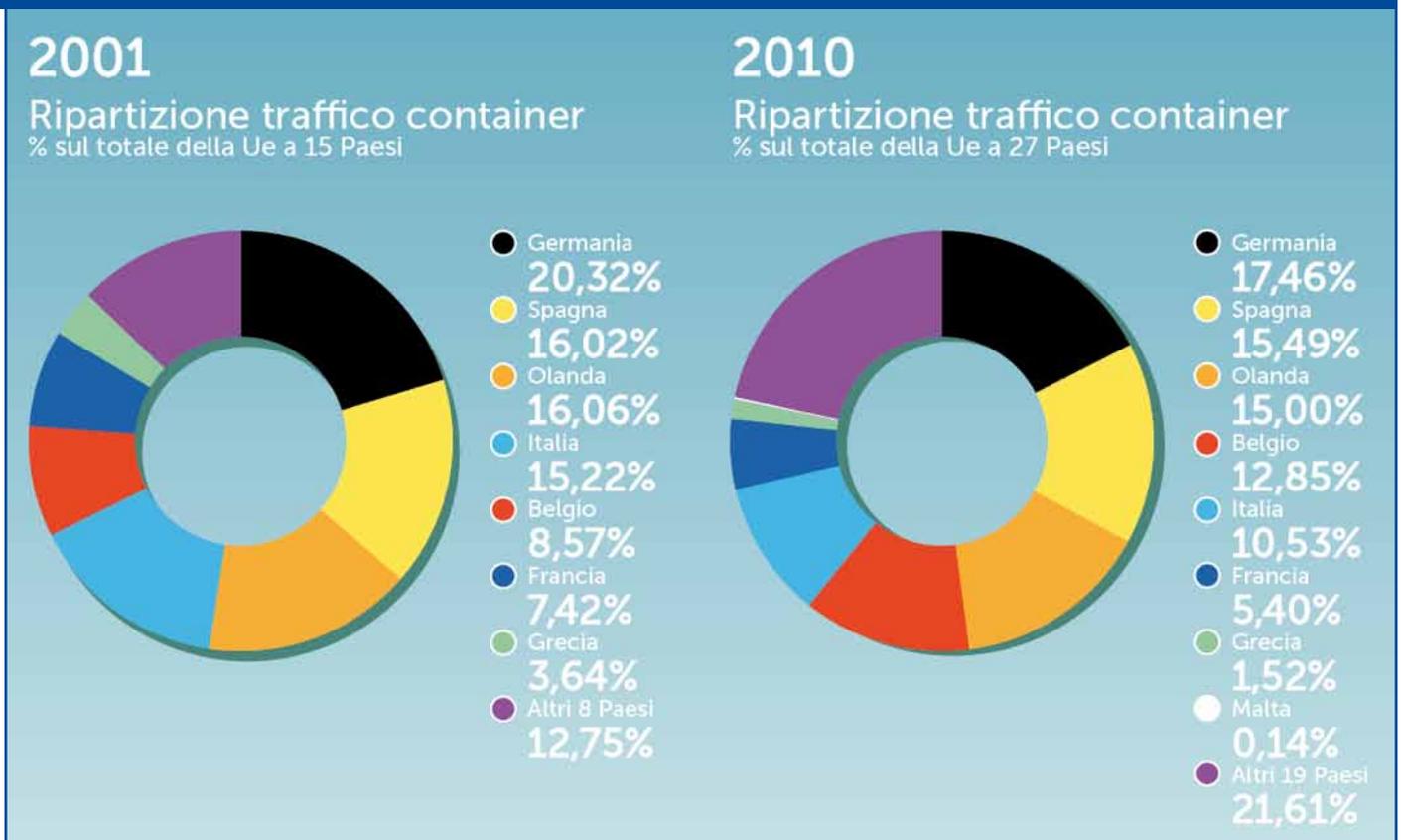
Lo sviluppo di **Daily Maersk** è iniziato con un'idea: l'idea di un nastro trasportatore dall'Asia al Nord Europa. Per farlo accadere, Maersk Line è entrato in uno stretto dialogo con i clienti (più di 60 aziende), finendo con un prodotto che Maersk Line non avrebbe mai potuto fare da sola.

Un'altra questione sollevata da parte dei clienti in alcune delle tante interviste condotte da Maersk Line per raccogliere infor-



Figura 3. Linee Asia - Europa (Fonte: <http://www.trans-eurasia-logistics.com>)

Figura 4. Ripartizione del traffico container in Europa (Fonte: Eurostat)



mazioni e idee circa l'utilizzo del potenziale del nastro trasportatore, è stata l'attuale necessità di *buffer stock*, sia ad origine che a destinazione.

Una risposta a questa sfida è la caratteristica di **Daily Maersk** di *cut-off* giornalieri. Quando i clienti possono consegnare le

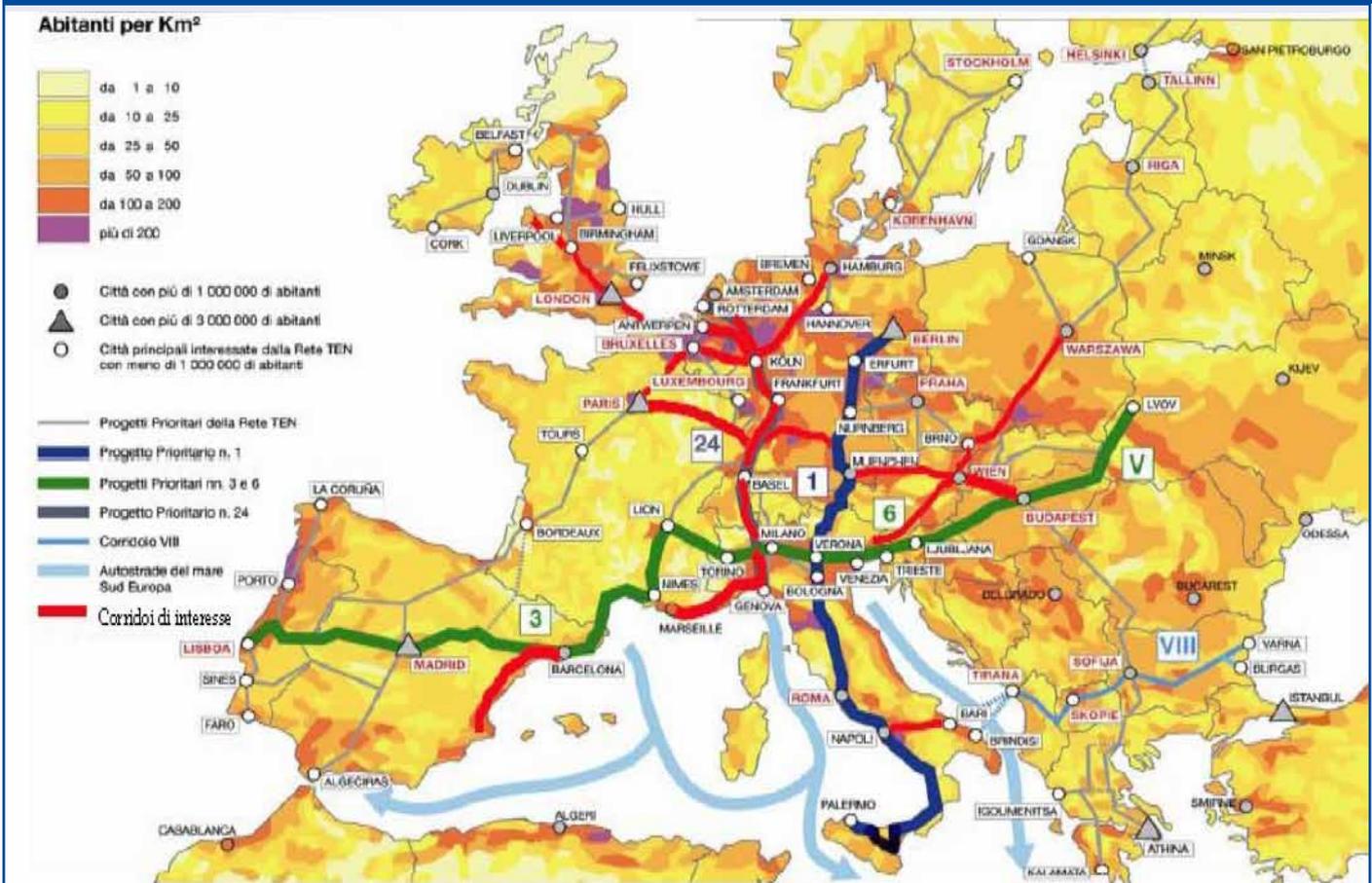
loro merci all'origine qualsiasi giorno della settimana, sapendo che sarà disponibile per il *pick-up* a destinazione un numero fisso di giorni più tardi, possono ottimizzare la loro gestione della *supply chain* e tagliare via un sacco di *buffer stock* sia all'origine che a destinazione.

### REAZIONE ATTESA DALLA CONCORRENZA: LA NUOVA FERROVIA «TRANS EURASIA»

La Maersk Line non crede che qualsiasi altro vettore sarà in grado di costruire con successo il *set-up* della rete stessa e che i concorrenti saranno costretti a concentrare la loro attenzione su altri servizi o differenziare il loro tradizionale servizio sul solo prezzo. In effetti il **Daily Maersk** richiede un *set-up* con capacità, dimensioni e dettagliate procedure operative che offrono il desiderato livello di affidabilità con un'organiz-

zazione e con una mentalità orientata a fornire l'affidabilità quale priorità principale.

Nel breve periodo pertanto è ragionevole pensare che il vantaggio competitivo della Maersk sia sostenuto nel tempo, ma la rivoluzione nel mondo del trasporto marittimo è talmente importante che potrebbero nascere innovazioni inaspettate dovute alle stesse potenzialità espresse dal nuovo servizio.

Figura 5. I Corridoi TEN-T ferroviari programmati sul territorio italiano (Fonte: <http://www.rfi.it/rfi.html> - 2010)

Tuttavia, un nuovo ed altrettanto rivoluzionario servizio potrebbe minacciare l'egemonia del commercio marittimo tra Asia e Nord Europa e rappresentare una seria concorrenza al servizio della Maersk. Un treno *container* da **Chongqing** in Cina a **Duisburg** in Germania con un viaggio di appena 16 giorni è ormai una realtà. Per i 10.300 chilometri di viaggio lungo la cosiddetta «Rotta sud», il treno **DB Schenker** ha completato ad aprile del 2011 il percorso in circa metà del tempo che sarebbe stato necessario via mare. Il percorso assunto dal treno è stato a sud della Mongolia, attraverso il Kazakistan, Russia, Bielorussia e la Polonia e fino alla Germania (**Figura 3**).

Chongqing, la «città delle luci» sul Yangtze Kiang, con una popolazione di poco sotto i 30 milioni di persone, è una delle città più grandi e in più rapida crescita nel mondo. Situata nella provincia di Sichuan nell'entroterra cinese, la città ha sviluppato un centro di produzione importante per varie industrie. Un bel po' di aziende globali di diversi settori operano

in Chongqing.

La maggior parte delle merci esportate in Europa attualmente prendono la via del mare, ed alcune sono inviate per via aerea. Trasportare i *container* via ferro dall'Asia all'Europa è divenuta quindi una realtà. Il Dr. **Karl-Friedrich Rausch**, membro del consiglio di amministrazione di **DB MobilityLogistics AG** e responsabile per i Trasporti e la Logistica, commentando l'arrivo del primo treno nel porto di Duisburg, ha detto: «La cosa più importante di tutto è il tempo speso per il viaggio dall'interno della Cina, all'arrivo del treno nel mezzo della Germania e la possibilità di fornire i *container* da qui alla loro destinazione in modo rapido e sicuro che dimostra l'attrattività del nostro servizio. Ci auguriamo che, con il viaggio ormai completato, abbiamo ancora una volta convinto i nostri clienti dei vantaggi di un tale treno. Secondo la nostra pianificazione, programmare servizi regolari tra la Cina e la Germania potrebbe iniziare in questo anno con una domanda sufficiente».

## CONCLUSIONI

Gli evoluti e nuovi scenari dello *shipping* richiedono di fare scelte difficili e su di un ridotto numero di *hub* portuali, maggiormente qualificati per rispondere alle nuove esigenze ed ai nuovi *standard* internazionali.

Il declino dei porti Italiani è solo lo specchio dell'evolversi della *supply chain* dall'Est verso l'Europa (**Figura 4**), e dall'Est verso l'Italia. Il Mediterraneo potrà forse giocare un ruolo importante (**Figura 5**), ma certamente i dati ci dicono che siamo fuori dalle rotte «economiche» e «fisiche» Nord Europa-Asia (mentre le nostre importazioni dall'India crollano, gli scambi con Germania ed Olanda schizzano...), e dal Mercosur (flessio-

ne del 33% delle importazioni da questi Paesi).

Il nostro suggerimento è che i documenti programmatici del Piano della Logistica (vedi pagg. 16 e 17) si basino su nuovi studi celeri sulla pressante modifica geopolitica degli scambi mondiali, ormai diventati *daily*. ■

Claudio Migliardi  
c.migliardi@yahoo.it  
Claudia Nicchiniello  
c.nicchiniello@segestasrl.it



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



### ESTRATTO DAL PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA 2011-2020

## Una strategia di governo che punta proprio sui porti

Ampio spazio è dedicato alla portualità dal recente Piano Nazionale della Logistica 2011-2020, approvato dalla Consulta per l'autotrasporto e la logistica, poco prima che questo organismo venisse chiuso nell'ambito dei provvedimenti destinati alla cosiddetta «spending review», e inviato al ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Corrado Passera, per il suo invio all'approvazione del CIPE.

Nel documento si afferma fra l'altro che l'inefficienza della logistica costa all'Italia, ogni anno, circa 40 miliardi di euro che qualcuno, giustamente, considera una tassa sul sistema economico.

Nel Piano sono state individuate 51 azioni che il Governo dovrà attivare per colmare quei ritardi che non permettono alle città e al «Sistema Paese» di recuperare in termini di efficienza e di competitività.

Il quadro di criticità è riconducibile ad una carenza normativa e regolamentare chiara entro cui operare a partire dai Piani nazionali di riferimento per l'intermodalità, sul settore ferroviario e in generale sui movimenti delle merci

Nel Piano si è configurata una definizione del territorio nazionale articolata in tre livelli:

- Piattaforme transnazionali, attestate sui Corridoi Transeuropei, che rappresentano gli spazi di saldatura dell'Italia al sistema europeo;
- Piattaforme nazionali, individuate sulle trasversali Tirreno-Adriatico, che rappresentano gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra Corridoi Transeuropei, nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale;
- Piattaforme interregionali, che integrano e completano le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale.

Considerando che nel 2010 nel Mediterraneo sono stati movimentati 47,7 milioni di TEUS e che i porti italiani hanno movimentato 9,74 milioni di TEUS (Tabella 4 e Tabella 5), si porta a concludere che è necessario adeguare urgentemente la capacità ricettiva dei porti italiani e le infrastrutture ad essi afferenti in modo da fare fronte alle nuove necessità/opportunità.

Più in particolare, l'ampio documento di pianificazione si occupa della portualità italiana in un intero capitolo dal significativo titolo: «I porti: quel che va bene per i porti, va bene per l'Italia». I porti, infatti, asserisce il documento «assolvono, con strutture specializzate, anche contemporaneamente più di una tra le diverse funzioni di seguito elencate:

- redistribuzione di flussi di merci per le grandi aree di consumo e produttive;
- logistica dei prodotti energetici;

- collegamenti con le aree insulari e alternativi alla modalità terrestre;
- approvvigionamento di grandi impianti industriali 'costieri';
- turistica (crocieristica).

La vocazione marittima è parte della storia e della cultura del Paese, e si pone oggi come volano di sicura crescita economica, in grado, al contempo, di evidenziare il ruolo geopolitico di leadership nel bacino mediterraneo e di rispondere al crescente peso della domanda di green economy.

Le azioni che si promuoveranno sulla base delle linee politiche qui enunciate, tengono conto dell'importanza strategica complessiva del settore marittimo per il Paese, non solo per la configurazione geografica dello stesso, ma anche perché esso è parte integrante del sistema logistico nazionale ed europeo.

Gli obiettivi del Piano per l'attività portuale sono graduati nel tempo, man mano che si creeranno le condizioni strutturali:

- a. recuperare centinaia di migliaia di contenitori - destinati al nostro Paese ed alle Regioni limitrofe - che invece scelgono di arrivare ai porti del Nord Europa sin qui più competitivi. Il valore di questo obiettivo varia a seconda della efficienza della retroportualità e può oscillare da 2 a 4 miliardi di euro;
- b. rafforzare il ruolo dei porti italiani quali capolinea delle linee di traffico con i Paesi non europei del bacino mediterraneo, creando così le condizioni anche per una miglior tenuta degli scali che effettuano transhipment rispetto ai competitori del fronte Sud;
- c. puntare, attraverso nuove infrastrutture e modalità organizzative, all'aumento dei volumi gestiti che rendano conveniente la relazione diretta tra i porti liguri e dell'Alto Adriatico con l'Estremo Oriente;
- d. un obiettivo importante della nostra portualità pertanto deve essere quello di arrivare a catturare almeno il 50% delle potenzialità di container destinati ai Paesi dell'Europa centrale che ci circondano».

Peraltro le considerazioni di carattere ambientale rafforzano questo orientamento e il mercato non potrà non tenerne conto. Un container che, dopo aver attraversato il Canale di Suez, raggiunge il mercato europeo attraverso i porti italiani e poi su rotaia produce meno CO<sub>2</sub> rispetto allo stesso container che arriva attraverso i porti del Nord Europa.

Tale ultimo obiettivo è anche auspicato dal «Libro bianco sui trasporti 2011 - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile», che fissa 40 iniziative strategiche intese a rivoluzionare, entro il 2050, il sistema europeo dei trasporti incrementandone la competitività, accrescendo la mobilità e riducendo le emissioni di CO<sub>2</sub>. ■

*... la vocazione marittima è parte della storia e della cultura del Paese, e si pone oggi come volano di sicura crescita economica, in grado, al contempo, di evidenziare il ruolo geopolitico di leadership nel bacino mediterraneo e di rispondere al crescente peso della domanda di green economy...*

**Tabella 4. Il traffico containerizzato nei porti italiani (TEUS anno)**

PORTO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gioia Tauro (*)	2.652.701	2.488.332	3.008.6984	3.148.662	3.261.034	3.208.859	2.938.176	3.445.337	3.467.824	2.857.440	2.851.261
Genova	1.500.632	1.536.526	1.531.254	1.605.946	1.628.594	1.624.964	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858
La Spezia	909.962	974.646	975.005	1.006.641	1.040.438	1.024.455	1.136.664	1.187.040	1.246.139	1.046.063	1.285.155
Livorno	501.339	501.912	519.751	540.642	638.586	658.506	657.592	745.557	778.864	592.050	638.489
Taranto (*)	3.400	197.755	471.570	658.426	763.318	716.856	892.303	755.934	786.655	741.428	581.936
Cagliari-Sarroch (*)	21.631	25.908	73.657	313.938	501.194	639.049	687.657	547.336	307.527	736.984	576.092
Napoli	396.562	430.097	446.162	433.303	347.537	373.626	444.982	460.812	481.521	515.868	532.432
Venezia	218.023	246.196	262.337	283.667	290.898	289.869	316.641	329.512	379.072	369.474	393.913
Trieste	206.134	200.623	185.301	120.438	174.729	198.319	220.310	265.863	335.943	276.957	281.629
Salerno	275.963	321.304	374.868	417.477	411.615	418.205	359.707	385.306	330.373	269.300	234.809
Savona-Vado	36.905	50.092	54.796	53.543	83.891	219.876	227.197	242.720	252.837	196.317	220.000
Ravenna	181.387	158.353	160.613	160.360	169.432	168.588	162.052	206.786	214.324	185.022	183.041
Ancona	83.934	90.030	94.315	75.841	65.077	64.209	76.458	87.193	119.104	105.503	110.395
Civitavecchia	12.617	16.190	21.388	25.365	36.301	34.165	33.538	31.143	25.213	28.575	41.500
Palermo	17.128	15.179	11.286	15.272	24.040	27.984	27.234	31.767	32.708	30.111	33.495
Catania	12.851	10.804	12.984	13.662	11.751	15.343	16.372	22.504	18.036	21.791	19.204
Marina di Carrara	10.635	9.197	10.478	8.672	7.917	6.222	4.493	2.330	4.710	4.310	5.049
Monfalcone	160	796	675	1.188	2.234	577	1.523	1.519	1.645	1.417	1.166
Brindisi	6.922	6.446	1.235	3.768	3.815	2.166	4.268	5.359	673	722	1.107
Bari	1.373	1.577	11.997	24.341	20.192	10.008	49	64	113	55	560
Portogruaro	1.303	5	13	0	0	42	46	0	0	0	40
Piombino	0	0	0	0	0	379	0	0	0	0	0
Augusta	0	0	265	0	0	0	0	0	0	0	0
Chioggia	17	33	133	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>7.051.579</b>	<b>7.272.001</b>	<b>8.228.781</b>	<b>8.911.152</b>	<b>9.482.593</b>	<b>9.702.708</b>	<b>9.864.375</b>	<b>10.609.108</b>	<b>10.549.886</b>	<b>9.513.014</b>	<b>9.740.131</b>

(\*) Porti hub di transhipment

Fonte: Tavole elaborate su dati Assotrasporti (<http://www.assoporti.it/node/2928>)

**Tabella 5. Dotazioni infrastrutturali nei principali porti italiani**

PORTO	Profondità massima fondali (m)	Lunghezza totale banchine (m)	Superficie totale porto (mq)	Superficie movimentazione (mq)	Gru adibite a movimentazione container (n.)	Capacità di movimentazione (TEUS/anno)	N. terminal container
Gioia Tauro	18,0	5.152	6.090.000	1.133.766	25	nd	1
Taranto	25,0	9.995	3.408.560	1.000.000	33	2.000.000	1
Cagliari-Sarroch	16,0	7.081	5.962.000	435.000	8	550.000	2
Genova	15,0	23.328	5.588.300	1.359.355	55	1.975.000	3
La Spezia	14,0	5.100	543.000	330.000	10	1.300.000	2
Savona-Vado	20,0	4.800	800.000	170.000	4	300.000	1
Venezia	9,8	30.000	20.450.000	600.000	7	700.000	2
Trieste	18,0	12.128	2.304.000	400.000	12	400.000	1
Ravenna	11,5	14.000	15.000.000	350.000	12	350.000	2
Livorno	13,0	11.000	2.500.000	543.000	28	1.000.000	2
Napoli	15	11.145	1.426.000	200.000	6	nd	3
Salerno	13	3.155	500.000	150.000	8	450.000	2

Fonte: Autorità Portuali, [www.trail.liguria.it](http://www.trail.liguria.it) - Questioni di Economia e Finanza (QEF [www.bancaditalia.it](http://www.bancaditalia.it) Feb.2009)



## IL SERVIZIO DAILY MAERSK IN CIFRE

## DESCRIZIONE DEL SERVIZIO DAILY MAERSK

- Daily cut-off at all'origine e daily disponibilità a destinazione.
- Lo stesso cut-off time ogni giorno, 7 giorni su 7.
- Tempo di trasporto fisso e assicurato.
- Una strada semplice per spedire il tuo cargo dall'Asia al Nord Europa.

## NUMERO DI NAVI IN DAILY MAERSK

- Maersk Line ha una flotta di più di 500 navi. Di queste, più di 70 rendono possibile il Daily Maersk.

## PORTI COPERTI IN DAILY MAERSK

- 4 porti in Asia: Ningbo, Shanghai, Yantian and Tanjung Pelepas.
- 3 porti in Nord Europa: Felixstowe, Bremerhaven and Rotterdam.
- Daily Maersk copre la direzione Est-Ovest tra questi porti.

## TEMPI DI TRASPORTO PROMESSI

- Da Ningbo a Felixstowe, Bremerhaven o Rotterdam: 36 giorni.
- Da Shanghai a Felixstowe, Bremerhaven o Rotterdam: 34 giorni.
- Da Yantian a Felixstowe, Bremerhaven o Rotterdam: 30 giorni.
- Da TanjungPelepas a Felixstowe, Bremerhaven o Rotterdam: 26 giorni.

## DAILY CUT-OFF

- Ogni giorno, le merci possono essere consegnate presso il porto di origine ed il tempo di trasporto è contato dal cut-off.

## DEFINIZIONE DI TEMPO DI TRASPORTO

Il tempo di trasporto è il numero di giorni tra il cut-off all'origine e la disponibilità del carico a destinazione: è il tempo totale usato per la navigazione in oceano nella supply chain dal punto di vista del cliente.

## DISPONIBILITÀ DEL CARICO

Il carico sarà ovviamente disponibile a destinazione alla data di disponibilità concordata. Qualora il carico arrivi prima, i clienti possono ritirare prima di quanto originariamente concordato, anche se non saranno obbligati a farlo. Si inizierà a contare il «demurrage» (pagamento per lo stoccaggio del cargo al porto di destinazione) a decorrere dalla data di disponibilità del carico convenuta.

## BACK-UP DELLA PROMESSA

Maersk Line offre un rimborso monetario se il carico non è disponibile all'ora promessa.

- Se il ritardo è di 1-3 gg, Maersk Line restituisce 100 USD per container.
- Se il ritardo è di 4 gg o più, Maersk Line restituisce 300 USD per container.

La promessa sarà indicata alla Conferma di Prenotazione, compreso il cut-off concordato, la disponibilità di carico ed i tempi di trasporto.

## QUANTITÀ DI CARICO MOSSO DA DAILY MAERSK DALL'ASIA VERSO IL NORD EUROPA

- Più di 1 milione di FFE all'anno.
- Il carico che verrà spostato sui corridoi DailyMaersk ammonta a più del 20% del combinato volume di Maersk Line sulla corsia Nord Asia-Europa.
- DailyMaersk rappresenta il 5% del volume globale di Maersk Line.

## TIPOLOGIE DI CARICO TRASPORTATO

- 20% elettronica, elettrodomestici e varie
- 15% mobili
- 10% tessile e abbigliamento
- 10% veicoli e parti di auto
- 5% giocattoli e giochi
- 40% varie compresi prodotti refrigerati, speciali e pericolosi

CO<sub>2</sub> RISPARMIATA

La spedizione con il Daily Maersk risparmia il 13% delle emissioni di CO<sub>2</sub> per TEU spostate rispetto alla media del settore del commercio Asia-Europa.

Ad esempio, per ogni quattro box (FFE) che i clienti trasportano da Shanghai a Rotterdam con Maersk Line al posto della concorrenza, saranno risparmiati una tonnellata di CO<sub>2</sub>

# Il Piano della logistica a supporto del Conto nazionale dei Trasporti

*Il CNIT aveva chiesto alla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica di collaborare alla redazione del Conto. L'ampia e dettagliata sintesi che qui pubblichiamo compare, come supporto informatico, in allegato al documento, ed entra quindi a fare parte della documentazione di base per l'analisi dell'andamento del settore dei trasporti italiani.*

**L** PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA, nelle Linee guida approvate il 2 dicembre 2010, ha definito - dopo un ampio confronto con gli operatori della logistica italiana - 10 linee strategiche di intervento e 51 azioni specifiche su cui si sta operando per dare le giuste priorità e le modalità di intervento.

Rispetto alle linee guida del 2 dicembre 2010, si sono approfonditi, attraverso gruppi di lavoro e *focus* specifici, quelle che sono state definite «criticità da risolvere a costo zero» che saranno accompagnate da processi normativi capaci di dare regole diverse ad un mercato «distorto» sia nelle politiche dei prezzi del servizio di autotrasporto, sia nelle modalità di esecuzione dei servizi. L'obiettivo è anche quello di bilanciare il forte squilibrio (non più sostenibile) dell'autotrasporto sulla lunga distanza e sull'ultimo miglio, con un trasporto in conto proprio ancora fortemente prevalente sul conto terzi.

Il quadro nazionale degli interventi è stato contestualizzato a livello internazionale, sottolineando la politica dei Corridoi, individuando in maniera sistematica le criticità di attraversamento dei valichi alpini (e le collegate misure UE per il contenimento dei traffici stradali), ed affrontando le problematiche della portualità italiana, per un riequilibrio con i porti del Nord Europa.

Un'analisi dettagliata della situazione geopolitica mediterranea e di quella degli interscambi con l'Europa offre una visione chiara sulle misure da attuare:

- offrire una posizione italiana chiara in merito al Protocollo dei Trasporti della Convenzione delle Alpi, sulle modalità e sui tempi di potenziamento dei corridoi alpini, in particolare Gottardo e Brennero, per i collegamenti con il Centro Europa, mentre, per quanto riguarda i collegamenti verso la Francia, esplicitare le politiche dei trafori che rendano più competitive le relazioni verso la Francia, la Spagna e l'Inghilterra;
- analizzare le proposte operative per accelerare l'adozione di uno Sportello unico doganale anche tramite il vaglio

delle esperienze virtuose nazionali (Venezia e Genova) e l'apertura telematica h24 per contenere i tempi di attesa delle merci in ambito portuale;

- sviluppare le politiche di controllo per eliminare il cabotaggio abusivo in Italia e ridurre la forte pressione dei vettori dell'Est Europa, seguendo le *best practices* del Nord-Est.

Sul piano più strettamente del mercato interno, la norma operativa del 2010 riguardante i tempi di carico e scarico delle merci sta determinando un forte miglioramento nella filiera GDO e, ci si augura, a breve anche nei tempi d'attesa nei porti. Per l'anno 2011, il miglioramento dei processi operativi ed il contenimento dei tempi di attesa è stimato in circa 1,5 mld €.

La domanda diffusa sul territorio e gli scambi sempre più frequenti, ma di dimensioni sempre più ridotte, richiedono politiche di trasporto coordinate di scala superiore a quella locale o regionale. È stato quindi proposto l'inserimento, nel disegno di legge sulla riforma degli interporti, delle Piattaforme Logistiche e del raccordo porti-interporti, della dimensione delle macro-aree interregionali. In questo quadro, è importante l'art. 46 del decreto legge 201/2011 («Salva Italia»), che istituisce i sistemi logistici portuali, in modo da offrire un contesto operativo bilanciato e coordinato ad un segmento molto frammentato sul piano della governance e delle leggi.

Questo implica ora una maggiore attenzione alle politiche di intervento per migliorare l'intermodalità ferroviaria e quella marittima.

*La Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica nel corso dei lavori per lo sviluppo delle attività programmatiche era stata richiesta di collaborare alla redazione del Conto Nazionale Trasporti. Il documento che pubblichiamo non è riportato nel CNIT, ma su supporto informatico ad esso allegato.*

## Il Piano della logistica

### a supporto del Conto nazionale dei Trasporti



Si è monitorato costantemente, nel Comitato esecutivo della Consulta, il tema dell'attraversamento dei valichi, oltre a tenere aperto un tavolo di lavoro per i trasporti eccezionali e il trasporto delle merci pericolose.

In questo quadro, il confronto che si è aperto tra i vari operatori nazionali nei trasporti e nella logistica ha dato i seguenti risultati:

- tenuta economica del Paese, evitando blocchi per scioperi di settore;
- definite le priorità per la portualità del Nord Tirreno e Nord Adriatico;
- definito un quadro puntuale delle criticità e delle misure

- di intervento per l'intermodalità ferroviaria e marittima;
- aperto il tavolo di confronto per una piattaforma telematica integrata di scala nazionale;
- studio applicativo di linee guida per la mobilità delle merci in area urbana.

Per le politiche qui schematicamente indicate e per i risultati a cui è pervenuta la Consulta, è sempre stata raggiunta l'intesa con le strutture dipartimentali del Ministero coinvolte nelle politiche specifiche.

Inoltre, sono stati attivati tavoli di lavoro comuni con i Ministeri degli Affari esteri, dell'Interno, dell'Economia, dello Sviluppo economico, della Funzione pubblica.

## INTRODUZIONE AL PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA

La fase logistica è parte integrante di ogni attività produttiva. Un approccio logistico consapevole agisce su consegne e approvvigionamenti, gestione di scorte e magazzini, controllo delle tempistiche e analisi dei dati.

Migliora in generale l'efficienza produttiva e l'efficacia commerciale.

Se sviluppare la logistica di un'impresa aumenta il valore aggiunto della sua produzione, sviluppare il sistema logistico di uno Stato favorisce la sua competitività e la crescita maggiore del suo Prodotto Interno Lordo.

Il Piano Nazionale della Logistica è strutturato per offrire una risposta coordinata e sistemica agli scenari macroeconomici più prevedibili. In termini logistici, questo significa ottimizzare ed interconnettere i flussi di beni, persone e servizi. Intervenire su colli di bottiglia, criticità e carenze normative iniziando dalle soluzioni «a costo zero». Identificare i settori che garantiscono gli investimenti di maggior ritorno per lo Stato e la società.

I principali obiettivi del Piano Nazionale della Logistica sono quindi:

- l'integrazione reciproca delle modalità di trasporto e la loro connessione al territorio;
- l'omogeneità complessiva dell'offerta logistica e infrastrutturale;
- la promozione di sistemi di comunicazione, gestione e controllo informatici;

- l'armonizzazione sistemica dei processi di produzione, stoccaggio e trasporto;
- la gestione ottimale dei problemi «dell'ultimo miglio»;
- lo sviluppo generalizzato della professionalità logistica.

La situazione italiana è caratterizzata da un'inefficienza logistica stimata intorno al 2,5% del PIL<sup>1</sup>.

Questa inefficienza rappresenta un costo o una tassa pesante sul nostro sistema economico con ulteriori ripercussioni indirette: ad esempio è proprio un'inefficienza a monte ad aver ridotto, a valle, i vettori *import-export* italiani al 30% sul totale dei vettori da/per l'Italia.

L'insieme totale di queste «perdite indotte» è valutato tra i 10 e i 30 mld €<sup>2</sup>.

Il piano proposto persegue un recupero decennale (10 punti percentuali l'anno) dell'inefficienza logistica, impostando una strategia completa, puntuale e concreta, imperniata sulle decisioni della CE sulle reti TEN-T (19.10.11) struttura portante della Piattaforma italiana della logistica, evidenziando sempre i freni e le potenzialità di sviluppo per il sistema nazionale.

Il Piano nazionale della logistica è stato in particolare articolato in 51 Azioni (aree di intervento nei diversi settori e correlata normativa).

Queste Azioni sono successivamente state riviste ed ampliate in un quadro più generale di 10 Linee Strategiche, che rappresentano l'approccio sistemico per il programma di attuazione del Piano.

<sup>1</sup> 40 mld € secondo la Banca d'Italia, su un PIL che la stessa Banca d'Italia stima in 1.500 mld € (dato 2010).

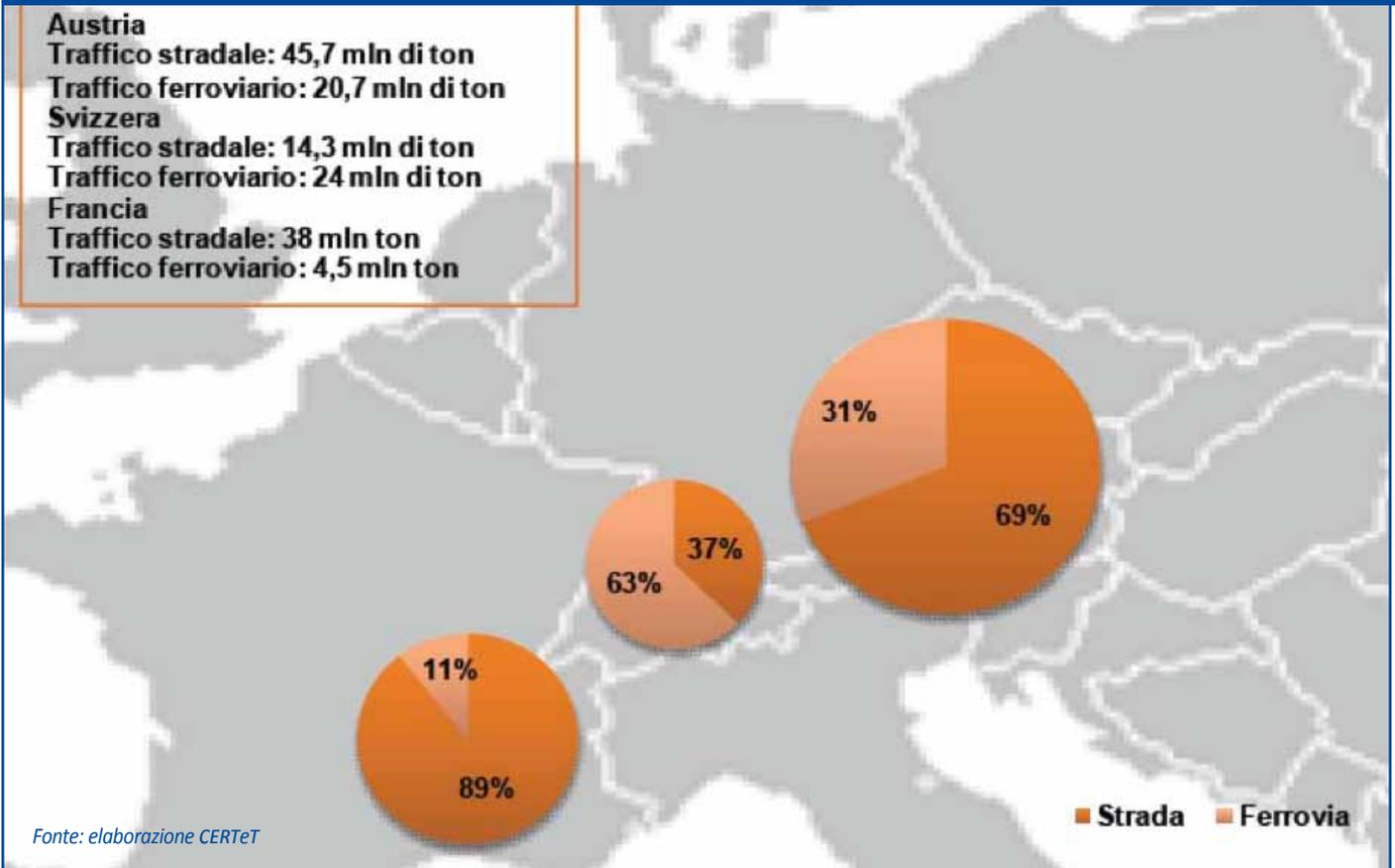
<sup>2</sup> Per i dati di confronto con l'estero si tenga presente il progetto della Banca Mondiale *Doing Business*: l'indice *trading across borders* fa scendere l'Italia dal 53° posto al 62° in un solo anno. Nell'indice sono calcolati i tempi per le formalità burocratiche, i costi escluse le tariffe e le tasse, il numero di documenti richiesti. Un altro progetto della Banca Mondiale, il *Logistic Performance Index*, calcolato in base a costi diretti e indotti, colloca l'Italia al 22° posto in base ai seguenti indicatori (in media pesata): Dogana 29°, Infrastrutture 23°, Spedizioni internazionali 21°, Competenza logistica 21°, Track & Trace 21°, Costi logistici 132°, Puntualità 23°. Lo stesso studio colloca l'Italia al 53° posto per la qualità della rete stradale, al 45° per quella delle ferrovie, all'83° per quella delle strutture portuali, all'85° per quella del trasporto aereo.

Tabella 1. I traffici stradali e ferroviari internazionali attraverso le Alpi

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Crescita 2009>2010	Crescita 2010>2011
<b>Francia</b>	50,2	50,8	50,3	49,7	47,7	45,7	47,8	48,1	45,3	38,2	42,5	11,3%	-15,3%
<b>Svizzera</b>	29,5	31,2	29,9	32,1	35,4	36,6	38,1	39,4	39,5	34,2	38,3	12,0%	29,8%
<b>Austria</b>	58,4	56,6	60,8	62,4	68,6	68,9	73,2	76,6	73,7	61,4	66,4	8,1%	13,7%
<b>TOTALE</b>	138,1	138,6	141,0	144,2	151,7	151,2	159,1	164,1	158,5	133,8	147,2	10,0%	6,6%
<b>Tasso di crescita annuo</b>		<b>0,4%</b>	<b>1,7%</b>	<b>2,3%</b>	<b>5,2%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>5,2%</b>	<b>3,1%</b>	<b>-3,4%</b>	<b>-15,6%</b>	<b>10,0%</b>		

Fonte: studi CERTeT-Bocconi per la Consulta

Grafico 1. Il traffico ferroviario e stradale di tipo transfrontaliero con Francia, Svizzera e Austria nel 2010



## I VALICHI

La rete TEN-T<sup>3</sup> (*Trans European Network-Transport*, rete comunitaria aperta al mercato del trasporto) definisce progetti prioritari su assi europei di diversa modalità (Grafico 1). Questi assi sono canali AV/AC inseriti in un sistema di connessioni stradali, ferroviarie e marittime di interconnessione al territorio. I progetti TEN-T di valico delle Alpi sono considerati prioritari per l'Italia, che punta anche a godere dei benefici comunitari per l'istituzione di questi «Corridoi»<sup>4</sup>.

La pianificazione finanziaria complessiva dovrà tenere conto della mole degli investimenti, coinvolgendo gli Enti Locali e le Regioni in un programma di intervento a capitale misto pubblico-privato, coordinato in ultimo dalle Società di Corridoio. Alcuni studi di settore<sup>5</sup>, analizzando gli effetti della crisi del 2008, hanno comunque ridimensionato il rischio di saturazione a breve dei valichi alpini. Qui sopra si riporta la tabella elaborata da CERTeT/Università Bocconi su dati Alpinfo (Tabella 1).

<sup>3</sup> 19 ottobre 2011, Decisione Commissione Europea.

<sup>4</sup> Regolamento UE 913/2010, dove si danno le seguenti date di operatività: 10 novembre 2013 per il Progetto Prioritario 24 e il Progetto Prioritario 6 («Corridoio Mediterraneo»). 10 novembre 2015 per il Progetto Prioritario 1 e il Progetto Prioritario 23 («Corridoio Adriatico-Baltico»).

<sup>5</sup> In particolare *Best research dei Sistemi di gestione del traffico per il Trasporto Merci su Strada Transalpino*, commissionato dal Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori.

## Il Piano della logistica a supporto del Conto nazionale dei Trasporti



È quindi presumibile che il problema venga affrontato soltanto nel medio termine. Altri studi però, evidenziando la criticità dell'area, suggeriscono un contenimento dell'autotrasporto. Queste cautele sono state recepite nel Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi.

L'Italia si dichiara contraria alla ratifica di questo Protocollo, i cui costi (stimati nel 2006 in 1.500 mld €) andrebbero a pe-

nalizzare l'autotrasporto, senza che siano state approntate le alternative su rotaia.

Per l'attraversamento delle Alpi si preferisce quindi istituire, lato Italia, un tavolo di osservazione per gli adeguamenti infrastrutturali e nodali<sup>6</sup>, in modo da ottimizzare l'attuale trasporto su gomma e potenziare il trasporto ferroviario per una reale alternativa modale.

### LE POLITICHE FERROVIARIE PER LE MERCI

Il trasporto su rotaia sta ricevendo forti stimoli dalle politiche europee per la sostenibilità ambientale, unitamente ad un'ampia intraprendenza da parte dei maggiori *competitor* continentali. D'altra parte però si registrano alcune difficoltà, date da una liberalizzazione non ancora perfettamente normata, e da una forte recessione dei trasporti pesanti a lunga distanza, causata dalla crisi economica globale<sup>7</sup>. Per massimizzare il trasporto a carro completo, si è creata una progressiva concentrazione del traffico in pochi terminali strategici. Si sono quindi saturati, a tutto vantaggio dei vettori più forti, gli spazi più redditizi per gli operatori privati (sostanzialmente le tratte internazionali e l'asse Nord-Sud).

A sostegno dei *player* minori (e in generale del trasporto su ferrovia), si è strutturata una rete ferroviaria di scala nazionale per rafforzare soprattutto il trasporto combinato ferroviario sulle tratte Nord-Sud e quelle minori<sup>8</sup>, ferma restando una politica di intervento sistemica. In particolare è stata valutata incentivabile la politica di creazione di treni completi tramite

sistemi di aggregazione lato domanda e lato offerta, in modo da garantire la trasparenza dei prezzi ed un'ampia accessibilità al mercato del trasporto ferroviario. A margine di questa politica, è prevista una riprogrammazione dell'intera rete in modo tale da creare nodi e corridoi riservati al traffico merci. Dato lo stato attuale del settore ferroviario, le seguenti politiche di rinforzo possono costituire la base per un successivo sviluppo:

- dialogo comunitario per il principio di reciprocità sulle quote di mercato ferroviario;
- potenziare gli snodi più strategici, nei quali va a concentrarsi la contrazione di traffico;
- collegare in modo efficiente porti e retroporti alla ferrovia;
- favorire soluzioni tecnologiche e/o societarie performanti a livello d'azienda e di sistema;
- incentivare la politica CIF a scapito del FOB (come per gli altri settori dei trasporti).

### IL TRASPORTO AEREO

Il trasporto aereo in Italia (**Tabella 2**) movimentata il 2-3% del volume totale delle merci trasportate, per un 35% del loro valore complessivo. La produttività del trasporto aereo (valutata in rapporto al PIL) è approssimativamente la metà rispetto ad una media dei maggiori Paesi europei. E appunto a questi Paesi è destinata la metà dei voli «mancanti». A questa situazione va adeguato il quadro normativo, che punta a rendere obbligatorie, entro 3 anni, l'intercomunicazione telematica dei servizi e la standardizzazione delle procedure.

La politica di intervento in questo caso sarà orientata a garantire una maggiore professionalità ed una maggiore apertura del mercato, incentivando quelle soluzioni che esternalizzeranno i servizi logistici, scorporandoli dalle competenze degli

Enti locali. A questi rimarrà comunque un ruolo di gestione delle infrastrutture e di controllo. Per iniziare un processo di avvicinamento a quest'obiettivo, verrà sperimentalmente impostata una catena logistica con politiche CIF per i prodotti aviotrasportati del *made in Italy*. Contestualmente verranno varate misure di sostegno «pesate» per i vari operatori logistici certificati nella filiera. L'obiettivo finale è quello di formare un volume di traffico tale da riuscire a mantenere da solo una catena di servizi 24 su 24, comprensiva di gestione amministrativa.

Nel perseguire tale politica sono parsi raccomandabili<sup>9</sup> i seguenti interventi:

- facilitare l'accesso al mercato dei servizi a terra (stralcian-

<sup>6</sup> Ad esempio non tutte le strutture sono compatibili con i semirimorchi di 4 metri.

<sup>7</sup> Il Conto Nazionale Trasporti 2009 stima un calo del 27% delle t/km di Trenitalia Cargo dal 2008 al 2009.

<sup>8</sup> Di cui alla legge 166 del 2002 per il *Ferrobonus*. La legge peraltro prevede l'erogazione degli incentivi in un'unica soluzione.

<sup>9</sup> Anche alla luce degli interventi 19020 e 19189 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Tabella 2. La situazione aeroportuale italiana al 2009

AEROPORTO	Totale merci	sul totale italia	di cui posta	Var. dal 2008	Var. dal 2000
Milano MXP	344.049	44%	13%	-17,3%	+14,3%
Roma FCO	138.988	18%	15%	-9,3%	-31,3%
Bergamo	100.354	13%	0%	-18%	-0,1%
Brescia	36.070	5%	40%	-9,8%	-
Venezia	32.532	4%	2%	+6,0%	+87,8%
Bologna	27.327	5%	3%	+3,1%	+9,2%
Milano LN	17.027	2%	4%	-14,9%	-23,1%
Roma CIA	16.983	2%	0%	-13,5%	+0,6%
Catania	8.529	1%	3%	-3,2%	-29,5%
Torino	6.941	1%	0%	-41,2%	-66,3%
Verona	6.335	1%	0%	-15,7%	-30,0%
Pisa	6.005	1%	0%	-47,6%	-41,2%

Fonte: studi CERTeT-Bocconi per la Consulta

- do i requisiti non necessari);
- maggior trasparenza nell'accesso alle infrastrutture centralizzate;
- sostenere il monitoraggio di qualità e sicurezza, sanzionando gli inadempienti;
- creazione di *slot* dedicati al cargo (non sono vincolati a bilateralità come quelli passeggeri);
- sistemi tariffari dedicati al cargo;
- digitalizzazione di tutti i documenti doganali;
- armonizzazione tra documenti ENAC e regolamenti dell'Agenzia delle Dogane, con la creazione di uno Sportello unico doganale H24 valido anche per l'aeroportuale.

## LINEE DI INTERVENTO PRIORITARIE DELLE PIATTAFORME LOGISTICHE

La definizione delle linee prioritarie passa per l'individuazione di alcune macro aree unitarie dal punto di vista geografico e trasportistico, dette Piattaforme Logistiche. Per ciascuna Piattaforma si rappresentano i «nodi» e gli «archi» logicamente strategici, nonché delle aree critiche di intervento.

### PIATTAFORMA LOGISTICA DEL NORD-OVEST

- **Porti principali:** Genova-Voltri, Savona-Vado Ligure, La Spezia.
- **Retroportualità:** Alessandria, Valle Scrivia-Rivalta Scrivia, hub intermodale di Novara, Orbassano, del cuneese, sistema logistico diffuso del milanese con il nodo ferroviario di Brescia, piastra logistica di Piacenza, Parco intermodale di Mortara sulla gronda Sud e Lecco-Maggiano sulla gronda Nord.
- **Assi principali:** Corridoio 24 e Corridoio Mediterraneo, unitamente al potenziamento dei nodi ferroviari di Alessandria, dei porti liguri, di Domodossola, Novara, dell'hub ferroviario e aeroportuale di Milano.

### PIATTAFORMA LOGISTICA DEL NORD-EST

- **Porti principali:** (lungo il Corridoio del Brennero e Adriatico-Baltico) Trieste-Monfalcone e Venezia-Marghera.
- **Retroportualità:** interporti di Padova, Verona, Trento, Cervignano. Retroporti di Gorizia e Ferneti.
- **Assi principali:** Corridoio Mediterraneo e Corridoio Adriatico-Baltico. Ravenna-Mantova-Cremona lungo il sistema fluviale padano.

### PIATTAFORMA LOGISTICA DELL'AREA CENTRO-SETTENTRIONALE:

- **Porti principali:** Livorno, Ravenna.
- **Retroportualità:** interporto di Livorno-Guasticce, Prato, polo logistico e nodo ferroviario di Parma, Bologna, area di Cesena.
- **Assi principali:** snodo ferroviario di Bologna.

### PIATTAFORMA LOGISTICA DELL'AREA CENTRALE

- **Porti principali:** Civitavecchia (crociere), Ancona (maggiore trend di crescita rispetto al PIL).
- **Retroportualità:** interporti di Orte e Fiumicino, aeroporto di Fiumicino. Sistema interporto-porto-aeroporto di Jesi, nodo ferroviario di Foligno, piastra logistica di Colferro. Interporti di Frosinone e Pescara.
- **Assi principali:** Civitavecchia-Ancona e Fano-Grosseto.

### PIATTAFORME LOGISTICHE MERIDIONALI

#### Tirrenica Sud e Adriatica Sud.

#### Piattaforma Logistica Insulare

- **Porti principali:** Bari, Taranto, Brindisi sul versante adriatico Sud; Napoli, Salerno, Gioia Tauro (porto di *transshipment* da collegare con ferrovie e retroporti) sul versante tirrenico Sud; Cagliari, sistema portuale nord-Sardegna, piattaforma portuale Messina-Catania-Augusta, Palermo. Il rilancio del sistema portuale del Sud Italia ha trovato «accoglienza» anche nel Piano per il Sud approvato in Consiglio dei Ministri.

A queste piattaforme si affiancano le **Autostrade del Mare**, incentivate con successo dal 2008 in poi. In particolare, tra queste ultime coprono un ruolo di rilievo (per la loro capacità di collegare le isole) la linea Genova-Civitavecchia-Salerno, e la linea Napoli-Palermo-Catania.

Per avere uno sviluppo di ampia portata nelle Autostrade del Mare, bisogna incentivare la creazione di una flotta capace di offrire servizi di buon livello (quantitativo e qualitativo) a prezzi spendibili in un'ottica di mercato. In secondo luogo, si deve incentivare l'autotrasporto affinché preferisca la tratta marittima ogni qualvolta questo sia concretamente possibile, potendo disporre di infrastrutture concretamente capaci di interconnettere le varie modalità di trasporto senza «colli di bottiglia». Infine, il flusso intermodale deve poter disporre di procedure burocratiche semplificate.

## Il Piano della logistica a supporto del Conto nazionale dei Trasporti



### LA CONDIVISIONE INTERMINISTERIALE DELLE SCELTE

Con i vari Ministeri sono state intraprese le seguenti azioni:

- **Ministero degli Interni:** protocollo per aumentare i controlli e limitare l'abusivismo soprattutto per quanto riguarda il cabotaggio;
- **Ministero degli Affari Esteri:** programma di attività per facilitare le attività di importazione ed esportazione e sostenere il posizionamento delle nostre aziende all'estero;
- **Ministero delle Politiche Agricole:** linee operative ottimizzare la filiera dell'agroalimentare;
- **Ministero dell'Ambiente:** tavolo di lavoro per la semplificazione delle procedure di costruzione o ammodernamento delle infrastrutture, per l'ammodernamento del parco auto, e per l'integrazione di una piattaforma telematica unica;
- **Ministero dell'Economia:** linee di indirizzo condivise per una politica economica di efficientamento logistico;
- **Ministero per le Politiche Europee:** attivazione di una linea per le analisi preliminari di compatibilità;
- **Ministero dello Sviluppo Economico:** incontri per attivare politiche di filiera per l'automotive e i RAEE;
- **Ministero del Welfare:** incontri volti alla definizione di una politica di riduzione del costo del lavoro logistico;
- **Ministero per i Rapporti con le Regioni:** incontri volti all'armonizzazione tra il Piano Nazionale della Logistica e la nuova politica del Sud e del Mezzogiorno;
- **Ministero per la Pubblica Amministrazione:** incontri volti all'implementazione di un sistema di Misurazione Oneri della Pubblica Amministrazione.

### INTERMODALITÀ, COMODALITÀ E SISTEMA A RETE DEGLI INTERPORTI: SOLLECITAZIONI E PRIORITÀ

La comodità<sup>10</sup> sviluppa un sistema concorrenziale di trasporti, garantendone la miglior efficienza logistica. In altri termini la comodità risolve situazioni di congestione (o sottoutilizzo) di reti o risorse, razionalizzando ed ottimizzando i flussi esistenti. L'intermodalità sviluppa l'assetto concorrenziale dei flussi in un sistema integrato ed interconnesso di servizi e nodi di scambio modale, assicurando un senso economico per ciascuno degli operatori coinvolti.

L'intermodale però comporta alcune rigidità poco o nulla presenti in un trasporto semplice: distanze minime elevate; concentrazioni di traffico su poche portanti; ampi rischi di asimmetria del flusso; alti requisiti di frequenza, coordinamento e affidabilità dei servizi; committenza relativamente strutturata (necessità di «Unità di trasporto intermodale»).

Tuttavia, a fronte di queste criticità gestionali, i vantaggi consentono economie di scala immediatamente monetizzabili, in particolare per quanto riguarda i risparmi legati all'efficienza energetica. Ma non sono nemmeno da sottovalutare gli effetti di riduzione della congestione stradale, dell'inquinamento e della sicurezza.

Una politica responsabile deve quindi prevedere un modello unitario, auspicabilmente anche dal punto di vista amministrativo,

che organizzi una rete multilivello, funzionale alle logiche d'area geografica o di filiera. Tale politica andrebbe giocoforza ad integrarsi (pur restando in un'ottica di sistema) ai «Piani regionali di Sviluppo territoriale», sviluppando o riqualificando le opere puntuali o di ultimo miglio, e aggiornando il quadro normativo per gli interporti.

Le linee operative per questa politica devono far convergere più sistemi economici, amministrativi ed infrastrutturali. Sono quindi da favorire, lato offerta, le forme di unione imprenditoriale, incentivando d'altra parte i sistemi di aggregazione della domanda. Il contesto ideale per lo sviluppo di questo mercato logistico sarebbe poi l'adozione su ampia scala della formula CIF. Parallelamente si renderanno necessarie infrastrutture portanti di buona capacità (in termini di tonnellate/mezzo), con nodi adatti al cambio modale nei punti di maggior valenza logistica. È bene tener qui presente la destrutturazione ferroviaria, portata dalla liberalizzazione, del Sud Italia. Sono poi da incentivare le iniziative di sviluppo di sistemi intelligenti a rete che gestiscano le inefficienze di coordinamento nel trasporto.

È infine da valutare la necessità della formazione di player logistici nazionali per lo sviluppo dell'intermodalità.

### I PORTI: «QUELLO CHE VA BENE PER I PORTI VA BENE PER IL PAESE»

Un porto può ricoprire diverse funzioni logistiche: da punto di redistribuzione per grossi flussi di merce, a nodo per prodotti energetici, a stazione dell'Autostrada del Mare, a scalo turisti-

co e crocieristico. Da questa distinzione emergono le necessità di importanti strutture di movimentazione (ed eventualmente manipolazione) della merce in ambito portuale, e di collega-

<sup>10</sup> La comodità è definita dalla Commissione Europea nel riesame intermedio del Libro Bianco dei Trasporti. SEC (2006) 922.

Tabella 3. Le principali direttrici di traffico combinato nazionale

Direttrici	Torino	Busto Arsizio		Padova		Trento		Piacenza		Genova		Trieste		Livorno		Taranto		G. Tauro		Tot. generale		
	Novara	Milano	Verona	Fiorenzuola	Tot. terrestre	La Spezia	Ravenna	Bari	Napoli	Tot. portuale												
Alessandria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97	0	0	0	0	0	0	0	0	0	97	97
Novara	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	126	0	0	0	0	0	0	0	0	0	126	126
Rivalta Scrivia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	188	0	0	0	0	0	0	0	0	0	188	188
Genova	0	0	17	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
La Spezia	0	0	9	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Brescia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	188	0	0	0	0	0	0	0	0	0	188	188
Milano	0	0	222	0	0	0	0	0	0	222	1.221	1.260	104	110	0	264	0	0	0	0	2.959	3.181
Dormegliara	0	0	0	0	0	0	116	0	0	116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	116
Padova	0	0	143	0	0	0	0	0	0	143	395	404	180	0	489	0	0	0	75	1.543	1.686	
Venezia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39	39	0	0	0	0	0	0	0	0	78	78
Vicenza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	203	0	0	0	0	0	0	0	0	0	203	203
Piacenza	0	0	0	0	0	116	0	0	0	116	0	0	0	0	221	0	0	0	0	0	221	337
Bologna	0	0	126	0	231	220	116	0	0	693	67	469	70	220	238	0	35	0	0	0	1.099	1.792
Modena	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	110	0	0	0	260	0	0	0	0	0	370	370
Fiorenzuola	0	0	139	0	0	0	0	0	0	139	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	139
Rubiera	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	360	581	0	0	571	0	0	0	0	0	1.512	1.512
Forlì	0	0	0	0	0	0	116	0	0	116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	116
Dinazzano	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	250	0	0	110	0	0	0	0	0	0	360	360
Ancona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67	0	0	0	0	0	52	0	0	0	119	119
Pomezia	0	578	272	0	0	0	0	0	0	850	0	0	0	0	0	0	52	0	0	0	52	902
Cassino	0	0	0	0	0	0	79	0	0	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79
Piedimonte	0	0	0	0	0	0	119	0	0	119	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	119
Nola	0	0	0	0	0	367	0	0	0	367	0	0	0	0	0	0	17	250	0	0	267	634
Marcianise	0	0	0	305	0	0	0	0	0	305	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	305
Catania	0	0	0	767	0	0	0	0	0	767	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	767
Tot. Italia	0	578	928	1.072	231	703	348	198	0	4.058	3.311	2.753	354	440	1.558	485	156	250	75	9.382	13.440	
Benelux	0	3.045	1.110	0	466	0	0	0	184	4.805	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.805
Danimarca	0	0	925	0	0	0	0	0	0	925	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	925
Francia	500	435	0	0	0	0	0	60	111	1.106	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.106
Svizzera	0	0	463	0	0	0	0	0	0	463	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	463
Germania	0	783	4.810	0	0	5.145	2.963	0	0	13.701	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13.701
Austria	0	0	0	0	0	367	0	0	0	367	0	0	731	0	0	0	0	0	0	0	731	1.098
Tot. estero	500	4.263	7.308	0	466	5.512	2.963	60	295	21.367	0	0	731	0	0	0	0	0	0	0	731	22.098
Tot. generale	500	4.841	8.236	1.072	697	6.215	3.311	258	295	25.425	3.311	2.753	1.085	440	1.558	485	156	250	75	10.113	35.538	

Fonte: studi ISP per la Consulta

mento con l'entroterra. Per potersi dire competitivo, un porto deve quindi offrire un costo sistemico (quivi comprese le tempistiche) a sua volta competitivo.

Una prima area di intervento per l'abbattimento dei tempi (e quindi dei costi) è generalmente riconosciuta nella molteplicità di adempimenti burocratici. È quindi auspicabile una riduzione del carico documentale, una semplificazione dei controlli, orari di ufficio uniformi 24 su 24. In tal senso, un primo passo in avanti sarà l'istituzione dello Sportello unico doganale. A questo, dovrebbe accompagnarsi una riforma più profonda della gestione portuale, che da un ridisegno delle procedure d'accesso arrivi alla ridefinizione dei ruoli di Autorità portuali, Comitati portuali e Autorità marittime. Alle Autorità portuali in particolare - indipendenti e neutrali - è stata attribuita la promozione della logistica portuale e le attività di supporto ai progetti di investimento.

Per quanto riguarda la razionalizzazione ed il potenziamen-

to delle strutture portuali, andranno facilitate le opzioni di *project financing*, assicurando tempi ben definiti e semplificando le formalità amministrative, in modo da garantire un «mercato delle infrastrutture» slegato dal mondo dei *terminal* e dei traffici. A livello generale, sarà sicuramente positivo un interfacciamento tra le piattaforme telematiche nazionali.

A livello statale, gli investimenti prioritari devono orientarsi in modo prioritario su quei porti connessi ai principali corridoi europei. La pianificazione progettuale deve essere coordinata da una cabina di regia<sup>11</sup> che tenga conto dell'importanza nazionale del singolo progetto, della sua idoneità ad autofinanziarsi con i traffici<sup>12</sup> (favorendo quindi meccanismi premianti che incentivino la competitività dei singoli porti), e della sua capacità di coinvolgere il territorio. Gli obiettivi generali per una politica di portualità italiana sono dunque:

- recuperare 2 milioni di *container*, destinati all'Italia o a paesi limitrofi, che hanno preferito sin qui servirsi dei

<sup>11</sup> Meglio specificata nell'«Allegato Infrastrutture» del Piano Nazionale della Logistica 2010.

<sup>12</sup> In armonia con quanto indicato dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato.

## Il Piano della logistica a supporto del Conto nazionale dei Trasporti



porti del Nord Europa. Per questo obiettivo sarà essenziale potenziare le aree «multiporto» dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico come porti di destinazione finale;

- aumentare il volume degli scambi intercontinentali, intercettando il più possibile i *container* destinati all'Europa Centrale (5 mln), sviluppando le capacità di scalo marittimo nei confronti dei Paesi del BRICA (decisivi per la futura produzione mondiale e raggiungibili praticamente solo via mare);
- rafforzare il ruolo dei porti italiani come *hub* logistico del

Mediterraneo, sfruttando la posizione geografica dell'Italia ed investendo negli scali di transhipment per contrastare il forte rischio competitivo con i porti del Nord Africa;

- mantenere la posizione leader nelle spedizioni *short sea* e nelle tratte Ro-Ro (**Tabella 4** e **Tabella 5**) delle Autostrade del Mare, potenziandone i nodi e stimolando la crescita dei collegamenti alternativi al «tutto strada»;
- trovare il giusto raccordo tra porti, interporti e nodi logistici nel quadro delle piattaforme logistiche.

### IL SISTEMA FLUVIALE

Il sistema fluviale del Nord Italia può essere considerato come supporto ed integrazione alla comodità, ed in quanto tale può essere soggetto di politiche di incentivo. Va però consi-

derata la specificità del contesto, che richiede del resto un naviglio specifico (e difficilmente reimpiegabile nel trasporto marittimo) come Unità di trasporto intermodale.

### L'AUTOTRASPORTO

In Europa il viaggio a vuoto incide per il 15-30% sul totale dei veicoli/km percorsi. Il dato è frutto di un 30% nel conto proprio e di un 23% nel conto terzi. In Italia le cifre salgono al 40% anche per la maggiore incidenza del conto proprio, che in termini di veicoli-km copre i 2/3 del trasporto calcolando anche i mezzi leggeri. Una parte del conto proprio è sicuramente ineliminabile, in quanto non legata esclusivamente al trasporto merci o comunque vincolata a motivi puntuali (come una scelta del carico non affidabile ad un vettore esterno), tuttavia questo indice di inefficienza rimane indicativo di una difficoltà a recepire i vantaggi di una logistica efficiente (o di un outsourcing correlato) da parte di aziende che non abbiano questa come *core business*, o siano dimensionalmente troppo modeste. Un altro indicatore è dato dal cabotaggio stradale, che ha registrato un incremento dei vettori stranieri in Italia dall'1% (2004), 5% (2009), 7% (2011). Questo dimostra la debolezza competitiva dell'autotrasporto italiano, per cui sarebbero comunque marginali (anche se consigliabili) interventi «protezionistici» quali l'estensione ad altre Regioni del Protocollo Friuli relativo alle politiche dei controlli.

Una politica più incisiva deve invece puntare all'allargamento della «massa critica», quindi la formazione di un nucleo di imprese capace di fornire logistica di qualità su vasta scala. Que-

sta può avvenire tramite una spinta all'aggregazione, fusione o collaborazione. Per questo si possono incentivare i contratti di cooperazione (di rete, di distretto, o di filiera); oppure promuovere nuove forme di sgravio fiscale per il mantenimento della base occupazionale; o ancora agevolare l'assorbimento di imprese in uscita dal mercato.

In quest'ottica è stata già attivata<sup>13</sup> la normalizzazione delle imprese iscritte all'Albo degli autotrasportatori (oltre 157.000), di cui solo 106.000 con veicoli.

L'Italia ha inoltre recepito le Direttive Europee 2009/4/CE e 2009/5/CE sui controlli del traffico pesante. La prima riguarda i controlli sul tachigrafo, la seconda l'istituzione di una banca dati interoperabile a supporto di un «albo del rischio» per le imprese di autotrasporto. Questo «albo», basato su indici legati ai dati dell'azienda, ai tipi di infrazioni commesse, alla reiterazione, ecc., fornirebbe di fatto una lista di aziende virtuose (o, viceversa, una *black list*) il cui *ranking* - ovviamente imparziale - potrebbe avere un facile valore commerciale (o, viceversa, costituire motivo di intensificazione dei controlli da parte delle autorità). Tali politiche andranno ad innescare ulteriori processi di premialità per la professionalità logistica, disincentivando invece approcci disonesti o rischiosi (Protocollo del 17 giugno 2010).

### LE POLITICHE DI «CITY LOGISTICS»

Il problema della logistica urbana, la seconda causa dell'inefficienza logistica del Paese, è stato affrontato a più riprese da alcuni anni.

Dai lavori sono emerse alcune interessanti osservazioni. Si è infatti notato che le merci urbane rappresentano una minima parte del

<sup>13</sup> In collaborazione con l'Unione delle Province d'Italia.

... in Europa il viaggio a vuoto incide per il 15-30% sul totale dei veicoli/km percorsi. Il dato è frutto di un 30% nel conto proprio e di un 23% nel conto terzi. In Italia le cifre salgono al 40% anche per la maggiore incidenza del conto proprio, che in termini di veicoli-km copre i 2/3 del trasporto, calcolando anche i leggeri...

Tabella 4. I principali porti Ro-Ro italiani

Arco	Porto	2006	2007	2008	2009	Rnk Eurostat	Rnk Assoport
Alto Tirrenico	Genova	7.797	8.024	5.732	4.690	3	2
		8.967	9.734	9.059	7.692		
Alto Tirrenico	Livorno	6.144	10.661	5.265	6.788	2	1
		9.735	12.250	13.467	9.607		
Medio Tirrenico	Civitavecchia	2.274	3.009	2.586	2.101	11	9
		3.720	3.825	4.010	4.330		
Basso Tirrenico	Napoli	2.522	2.453	2.314	2.736	6	5
		7.430	7.136	6.120	≈5.928		
Basso Tirrenico	Salerno	2.538	4.985	4.288	2.546	8	7
		4.161	6.197	5.714	5.274		
Insulare Sardo	Cagliari	2.630	3.612	3.673	2.801	5	12
		3.252	3.185	3.238	2.640		
Insulare Sardo	Olbia-Golfo Aranci*	5.299	7.985	12.582	8.607	1	≈6
		6.765	6.785	7.823	6.907		
Insulare Siculo	Messina-Milazzo	2.291	3.985	3.708	2.472	9	3
		7.251	6.512	6.928	6.356		
Insulare Siculo	Palermo-Termini Imerese*	3.052	4.564	3.685	2.741	10	4
		4.916	5.447	6.149	6.154		
Insulare Siculo	Catania*	1.091	1.216	1.353	1.414	>15	10
		2.733	3.045	3.389	3.540		
Alto Adriatico	Trieste	3.454	3.773	3.173	2.922	4	8
		5.681	6.054	5.488	4.784		
Basso Adriatico	Bari	1.204	1.344	1.030	926	15	11
		3.529	3.872	3.877	3.357		

(\*) Eurostat conta sempre solo Olbia; Assoport dal 2008 considera Olbia-Golfo Aranci-Porto Torres. Assoport fino al 2007 conta solo Palermo. Per Catania valgono i valori Eurostat 2005 con i tassi Assoport. Valori in peso lordo Eurostat, in corsivo stime Assoport.

Tabella 5. I principali porti Ro-Ro italiani: criteri logistici

BTW*	CLS*	EGV*
Genova (88,371)	Cagliari (0,033)	Cagliari (0,125)
Cagliari (78,133)	Genova (0,031)	Civitavecchia (0,098)
Catania (74,505)	Civitavecchia (0,030)	Palermo (0,095)
Olbia (47,805)	Olbia (0,029)	Livorno (0,091)
Civitavecchia (45,024)	Palermo (0,029)	Olbia (0,085)
Salerno (34,000)	Livorno (0,029)	Genova (0,080)
Termini Imerese (34,000)	Catania (0,028)	Catania (0,068)

(\*) I porti sono raggruppati in base a tre criteri: maggior numero di cammini minimi che li tocca (BTW); minor numero di viaggi per essere collegati ad ogni altro porto (CLS); numero di collegamenti con altri porti a loro volta intercollegati (EGV). Fonte: studi CIELI per la Consulta.



## Il Piano della logistica a supporto del Conto nazionale dei Trasporti



totale, ma la congestione (circolazione e soste) creata tende ad autoalimentandosi con effetti esponenziali. Si è inoltre notato che i mezzi di trasporto sono sempre più numerosi e viaggiano sempre più vuoti. La situazione italiana nello specifico ha poi due tratti distintivi: l'elevata presenza del trasporto conto proprio<sup>14</sup> con veicoli obsoleti, e la dispersione urbana di molte piccole realtà commerciali. Tali realtà, essendo molto legate alla qualità del tessuto urbano, non vanno disincentivate da eventuali misure strategiche.

A livello più operativo, si sono sperimentate alcune misure (di portata per lo più comunale<sup>15</sup>) di limitazione e controllo degli accessi (permessi, ZTL, fasce orarie, *standard* ambientali). Queste misure hanno fatto registrare alcune difficoltà applicative. Tra i nodi irrisolti si registra in particolare: la difficoltà di riconoscere veicoli a elevato *standard* ambientale non preregistrati; alcune incongruenze normative italiane (peraltro lacunose sugli *standard* Euro 5 ed Euro 6) con le direttive europee; la difficoltà a controllare le uscite dalle ZTL orarie (per evitare la circolazione in orari vietati); la controversa abilitazione agli ausiliari del traffico (o sistemi tecnologici) a controllare le piazzole di carico/scarico; il livello delle sanzioni; lo *standard* dei sistemi di controllo da operare. Le politiche di intervento dovrebbero prevedere un generale contenimento del traffico veicolare, utilizzando gli strumenti

sin qui individuati (o combinazioni degli stessi, come fasce orarie dedicate a certi tipi di veicolo), ma evitando una proliferazione di assetti locali disparati. Sono infatti da privilegiare quelle soluzioni (ad esempio in materia di *standard* veicolari) interoperabili e meno onerose a livello regionale, nazionale o internazionale.

Eventualmente si può pensare di assimilare il trasporto di alcuni tipi di merci al trasporto di persone. Per regolare il traffico dei rifornimenti è parallelamente necessaria una spinta all'integrazione tra domanda ed offerta, facendo interagire tutti i soggetti economici interessati. La Commissione Europea ha varato nel 2009 un piano d'azione sulla mobilità urbana (composto da 20 azioni a sostegno delle amministrazioni locali). L'Italia dovrebbe ora a sua volta varare un Piano nazionale per la Mobilità urbana. Questo, prendendo le mosse da un Patto per la Mobilità urbana tra istituzioni e rappresentanti degli operatori, dovrebbe porsi come obiettivi: un miglioramento dell'accessibilità urbana; un accordo Stato/Regioni per avere un quadro di allocazione delle risorse; la valorizzazione del contributo del terziario urbano. Questo Piano dovrebbe quindi configurarsi come una strategia unitaria che, pur riprendendo le linee portanti dei Piani urbani della Mobilità, travalichi l'ottica dei singoli municipi e fornisca un quadro esteso e coerente per le politiche del trasporto.

## L'OUTSOURCING LOGISTICO E LE POLITICHE DI FILIERA

La logistica in conto terzi è oggi per buona parte in mano a multinazionali che con le liberalizzazioni si sono espanse su mercati geografici o mercati di filiera.

Per la logistica diffusa il Piano prevede una specializzazione di filiera, o integrazione (gestendo quanti più settori di una stessa filiera). In generale il mondo economico della logistica mostra una crescita dei processi di fusione o assorbimento in vista della *leadership* di mercato e un crescente interesse da parte di investitori legati alle infrastrutture e alla finanza.

Uno sviluppo si registra anche nel ramo delle spedizioni internazionali. In questo panorama le imprese italiane sono state per lo più acquisite (facendo riflettere sull'opportunità eventuale di un *player* logistico nazionale), date anche le loro

modeste dimensioni medie (e correlate capacità organizzative e finanziarie), e l'abitudine alla vendita in FOB e l'acquisto in CIF della maggioranza dei produttori italiani. Ma si è osservato che alcuni settori, quali il *made in Italy*, hanno ancora ampi margini di manovra economica. Una politica d'intervento deve dunque comprendere tre linee d'azione:

- sviluppo e qualificazione delle imprese logistiche italiane (incentivi alla qualità, alla formazione, all'ICT, all'aggiornamento di mezzi e impianti, all'aggregazione e crescita dimensionale), difendendo l'autotrasporto professionale;
- qualificazione dell'offerta logistica, incentivando l'aggregazione della domanda e la riorganizzazione industriale;
- semplificazione delle procedure amministrative e gestionali.

## LA FILIERA DEI BENI DI LARGO CONSUMO

Il tema delle *best practices* per massimizzare efficacia ed efficienza del ciclo produzione-distribuzione-consumo è già sta-

to affrontato da ECR Italia<sup>16</sup>. Le aree di intervento identificate sono:

<sup>14</sup> Il conto terzi nazionale assorbe il 61% delle tonnellate trasportate e l'86% delle t/km prodotte, ma nell'ambito urbano scende al 40,5% e al 45,1%.

<sup>15</sup> Importanti le analisi delle situazioni di Milano, Napoli, Torino e Roma.

<sup>16</sup> *Efficient Consumer Response Italia*, associazione paritetica fra imprese industriali e imprese distributive, ha come obiettivo la formulazione dialogata di soluzioni coerenti lato domanda e lato offerta.

## ... in generale il mondo economico della logistica mostra una crescita dei processi di fusione o assorbimento in vista della leadership di mercato e un crescente interesse da parte di investitori legati alle infrastrutture e alla finanza...

- incentivare l'adozione di piattaforme EDI e di sistemi informatici di gestione e comunicazione logistica;
- promuovere le politiche di interscambio di *pallet*, restituendo i *pallet* ricevuti (in modo immediato o differito, tramite buoni-*pallet* intestabili) al produttore o all'operatore logistico;
- incrementare della saturazione dei mezzi promuovendo sistemi di coordinamento della richiesta, di aggregazione degli ordini, o promuovendo l'utilizzo condiviso dei corrieri e dei magazzini;
- ridurre i carichi a vuoto. Sono possibili accordi con i Centri di distribuzione per effettuare la piccola distribuzione al ritorno dalla consegna. Il bilanciamento del flusso potrebbe inoltre essere aiutato da un *database* centralizzato che permetta di verificare lo stato della richiesta di trasporti (ed eventualmente tenere aste elettroniche);
- ridurre i tempi di carico/scarico, ottimizzando la gestione dei flussi attraverso slot temporali. Questo punto è stato affrontato con l'istituzione di una franchigia di 2 ore, oltre la quale il vettore ha diritto ad un indennizzo di 40 euro su base oraria.

### LA FILIERA DELLA SANITÀ PUBBLICA

La catena logistica dei medicinali ha un elevato grado di automazione ed informatizzazione. In generale il 78% dei farmaci in uscita dai produttori passa per distributori intermedi (grossisti), mentre il 20% arriva direttamente a farmacie (6%) o strutture sanitarie (14%). I grossisti rappresentano l'esternalizzazione logistica, coloro che si assumono il rischio dello stoccaggio dei medicinali e della distribuzione capillare (solo le farmacie italiane sono 16.000), tramite 260 magazzini per 140 società (in realtà però le prime 4 coprono il 60% del mercato). I magazzini sono sempre più grandi per cercare di raggiungere economie di scala e soddisfare un mercato molto esigente in termini di tempi di consegna, frequenza, gamma e disponibilità. L'ampia mole di dati trasmessi in formato elettronico è accompagnata dall'80% dei documenti trasmessi online<sup>17</sup>.

Il sistema ospedaliero è più complesso: vi rientra la corsa tecnologica e tempi più stretti per i ricoveri, con i beni di consumo (15% della spesa totale) che vanno a costituire consistenti immobilizzazioni in rimanenze di magazzino. Occorre quindi strutturare i processi di acquisizione beni e servizi (connessa gestione dei magazzini e rischi di obsolescenza); ottimizzare il processo di erogazione della prestazione; promuovere l'aggregazione degli acquisti; realizzare reti tecnologiche

di collegamento tra le varie aziende sanitarie; informatizzare il processo di gestione del farmaco; sostenere le procedure per la *reverse logistics*.

Per quanto riguarda la catena dall'industria all'ospedale bisogna concentrarsi sulla realizzazione di reti logistiche completamente integrate da strumenti elettronici e informatici (soprattutto per quanto riguarda il controllo di stoccaggio, *picking*, confezionamento e movimentazione), e da *hub* logistici di stoccaggio e distribuzione centralizzati per gli acquisti di gruppo.

L'informatica deve essere adottata anche per ridurre il rischio di errore nella scelta dei farmaci (il 4% dei pazienti lamenta danni, in gran parte dovuti al trattamento farmacologico<sup>18</sup>), tramite strumenti di lettura e trasmissione automatica dei dati. È inoltre da promuovere una gestione condivisa dei servizi (soprattutto per quanto riguarda la manutenzione e l'utilizzo di attrezzature), esternalizzando al contempo le attività logistiche (pur mantenendo il controllo diretto sui nodi strategici per garantire sicurezza, *performance*, continuità del servizio).

Le esperienze saranno portate a sistema per massimizzare le best practice in modo da arrivare ad uno standard nazionale confermando l'intesa con il Ministero della Salute.

### LA FILIERA DELLA REVERSE LOGISTICS PER GLI ELETTRODOMESTICI

La Direttiva 2002/96/CE regola la gestione dei Rifiuti di Apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE), recependo un filone normativo che si estende a partire dal concetto di Responsabilità estesa del produttore (EPR). I punti chiave della Direttiva sono: una gestione separata rispetto al flusso dei rifiuti solidi urbani, il trattamento obbligatorio in impianti

autorizzati, il recupero in peso tra il 70 e l'80% e il reimpiego/riciclo tra il 50 e il 75%.

La fase di micro raccolta rappresenta l'interfaccia tra il detentore finale e il sistema di trattamento dei RAEE. Questa fase è la più complessa perché la generazione e l'intercettazione di RAEE è sostanzialmente incontrollabile. A livello operativo

<sup>17</sup> Fonte: *Consorzio Dafne*.

<sup>18</sup> Ancora più grave il dato della Società Italiana di Farmacia Ospedaliera, che valuta l'errore di somministrazione nel 5-15% dei casi e del 15-20% sull'insieme di tutti gli errori sanitari.



## Il Piano della logistica a supporto del Conto nazionale dei Trasporti



non è quindi ipotizzabile una generazione di flussi di raccolta partendo da bacini troppo estesi (la logistica può costare fino al 50% dei costi globali).

Questa fase di micro raccolta è quindi il punto chiave per garantire l'efficienza del sistema, appunto per l'incidenza di costo che il produttore è chiamato a sostenere. In altri Paesi il produttore può assumersi direttamente una parte dei costi

per la micro raccolta, magari gestendola come attività imprenditoriale vera e propria (vantando diritti di proprietà sul rifiuto). Questa possibilità può aumentare l'efficacia, ma rischia di segmentarsi per tipologia di RAEE, lasciando ad altri produttori (e quindi ai consumatori) l'onere di smaltire RAEE di minor valore. Il settore degli elettrodomestici è già stato avviato con la Regione Marche.

### LA FILIERA DELL'AUTOMOTIVE E L'AMMODERNAMENTO DEL PARCO ROTABILE

Il settore *automotive* ha un fatturato di 170 mld €, con un'occupazione di 1,2mln di addetti, per una catena che va dalla fornitura delle materie prime al ritiro dal mercato e dalla circolazione (ed eventuale riciclo) delle autovetture. La filiera è estremamente articolata, con un elevato numero di fasi, e lavorazioni, flussi di diversi fornitori (fino a tre livelli di fornitori) per diversi componenti. Si tratta quindi di un processo con diverse criticità logistiche e gestionali, nel quale si possono distinguere tre macro-fasi: produzione e assemblaggio, distribuzione dei veicoli finiti, recupero dei componenti dei veicoli

da rottamare. Il settore *automotive* va coniugato con il processo di ammodernamento del parco veicoli.

Si stanno infatti studiando alcune misure per agevolare l'ammodernamento del parco rotabile (con ancora troppi veicoli Euro 0 ed Euro I). Sono in particolare stati pensati alcuni sistemi incentivanti per i veicoli ad elevato *standard* ambientale e di sicurezza, come la differenziazione di bollo e assicurazione; pedaggi autostradali agevolati e accessi «premianti» ai centri urbani. Parallelamente possono essere previste defiscalizzazioni per i reinvestimenti in un parco macchine ecologico.

### PIATTAFORMA TELEMATICA PER IL TRASPORTO MERCI, LOGISTICA E AMBIENTE

UIRNet spa sta realizzando un sistema federale di piattaforme telematiche per offrire servizi di sistema alla logistica e all'intermodalità (integrandosi anche a sistemi gestionali già esistenti). Oltre a questo UIRNet sta attivando una serie di accordi regionali per risolvere problemi specifici. I servizi offerti dalla piattaforma UIRNet sono: coordinamento dell'attività dell'Agenzia delle Dogane; messa in rete degli interporti e dei gestori di infrastrutture; supporto operativo al sistema portuale; interfacciamento con i centri operativi che ne facciano richiesta e supporto alle aziende logistiche.

Un ruolo determinante è quello del CCISS per tutte le informazioni che riguardano la mobilità per il governo dei processi legati agli eventi che possono impattare sulla congestione, sulla sicurezza, ecc. tutti quegli aspetti che possiamo denominare di socialità e che sono coniugabili per tutti gli operatori che attraverso le informazioni possono offrire servizi e valore aggiunto ai diversi attori della domanda ed offerta di servizi.

L'Albo degli autotrasportatori, tramite il suo Comitato centrale, raccoglie 112.000 imprese conto terzi (con veicoli) e sta realizzando dal 2009 un sistema integrato per migliorarne sicurezza ed efficienza.

I servizi offerti dalla Piattaforma del Comitato centrale dell'Albo sono: informazioni di viabilità per i valichi alpini; la messa in rete delle aree di sosta attrezzate; la messa in rete dei si-

stemi di controllo per i veicoli pesanti e, dal 2010, un sistema telematico per il controllo del trasporto merci pericolose su strada.

SISTRI è il «Sistema di controllo del tracciamento dei rifiuti» promosso in collaborazione con il ministero dell'Ambiente, il ministero dell'Interno e il Nucleo operativo ecologico dell'Arma dei Carabinieri. Questo sistema fornisce una gestione centralizzata dei dati prodotti da apposite apparecchiature elettroniche installate su mezzi e strutture legate al ciclo dei rifiuti. Queste apparecchiature sono state rese obbligatorie dalle nuove norme «per la raccolta di informazioni su produzione, detenzione, trasporto, recupero e smaltimento di rifiuti»<sup>19</sup>.

Ugualmente importanti saranno le nuove piattaforme telematiche (sulle quali la Commissione Europea conta molto nell'ottica della strategia «2020») che utilizzeranno i nuovi sistemi satellitari EGNOS (sistema di posizionamento terrestre e satellitare) e Galileo (sistema di posizionamento satellitare), unitamente all'iniziativa GMES (monitoraggio globale per l'ambiente e la sicurezza).

Questi sistemi andranno ad offrire una gamma di servizi di alta qualità al mondo del trasporto, in particolare a quello stradale, e alla logistica. Tra questi servizi si possono elencare la vigilanza sulle situazioni critiche di traffico stradale o ma-

<sup>19</sup> DL 4 del 16/01/2008 art.2, comma 24.

## ... sulla base della Decisione della Commissione europea che ha scelto i 10 corridoi strategici, il Piano nazionale della logistica e i suoi approfondimenti creano le condizioni per definire gli obiettivi di sistema nel medio-lungo periodo...

rittimo; la collaborazione coi sistemi della protezione civile; il supporto avanzato ai sistemi di trasporto intelligenti (ITS)<sup>20</sup>; l'integrazione con sistemi gestionali e di navigazione terzi; ap-

plicazioni di alta precisione in campo scientifico e spaziale. I benefici derivanti dalle relative azioni sono stimati dalla Commissione Europea in 2 mld € l'anno<sup>21</sup>.

### PROGETTO FORMAZIONE PER I TRASPORTI E LA LOGISTICA

Le politiche di settore per la formazione sono state attivate attraverso i fondi stanziati dal Governo, che ha assegnato ai Centri di formazione 16 milioni di euro nell'ambito della risorse destinate a sostenere il settore, e attraverso il Comitato centrale per l'Albo degli autotrasportatori. Le attività svolte hanno

puntato principalmente a creare profili professionali specifici. Il progetto formativo va ora esteso a tutti i settori dei trasporti e della logistica, in modo da diventare il volano di una nuova cultura d'impresa tanto per le aziende quanto per le politiche pubbliche.

### LE MISURE DI INTERVENTO, IL MONITORAGGIO E LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI

Sulla base della Decisione della Commissione europea che ha scelto i 10 corridoi strategici, il Piano nazionale della logistica e i suoi approfondimenti creano le condizioni per definire gli obiettivi di sistema nel medio-lungo periodo. I fattori chiave del settore, quindi gli obiettivi di intervento, sono: il capitale umano; il capitale infrastrutturale; la qualità e i costi dei servizi; la governance e la regolazione. Appare quindi importante avere una «mappa» preliminare delle misure in vigore e dell'entità delle risorse impegnate (o da impegnare) sulle stesse. Analogamente sarebbe utile un'altra «mappa» sulle misure regionali e delle rispettive risorse impegnate (o da impegnare).

Una buona strategia di intervento e monitoraggio è stata ravvisata nella metodologia di Impact Assessment adottata dall'Unione Europea, ovvero: identificazione delle criticità; definizione degli obiettivi; sviluppo delle opzioni principali; analisi degli impatti delle alternative; comparazione impatti; valutazione effetti; monitoraggio interventi.

Posto quindi che le priorità sono le operazioni «a costo zero», le azioni da sottoporre a monitoraggio periodico sono:

- per il capitale infrastrutturale: favorire i servizi infrastrutturali di integrazione modale e incentivare l'adozione di architetture ICT di rete interoperabili, consolidando quelle già in via di sviluppo nel quadro di un piano nazionale per i Trasporti Intelligenti;
- per la qualità e i costi dei servizi: favorire l'*outsourcing* e

l'aggregazione di servizi, anche sperimentando contratti di rete, di distretto e di filiera. Favorire la multimodalità estendendo l'*Ecobonus* al corto raggio o a traffici strategici, utilizzando il *Ferrobonus* per favorire la concentrazione di volumi, incentivando gli investimenti per l'intermodalità. Ridurre il costo del lavoro, agendo in particolare sulle impedenze delle manovre ferroviarie (soprattutto nei porti dei Corridoi Europei), e sugli oneri sociali della portualità (soprattutto nei porti di *transshipment* esposti alla concorrenza del Nord Africa);

- per la governance e la regolazione: rendere organico il quadro normativo dopo la introduzione dell'art. 46 sui sistemi logistici portuali, la riforma degli interporti, le piattaforme interregionali, il Piano dell'intermodalità, la riforma dell'autotrasporto e dell'83 bis. La *governance* deve portare a sistema l'ampia consultazione con gli operatori logistici sviluppata negli ultimi due anni, anche attraverso le conferenze logistiche delle macroaree;
- per il capitale umano: favorire la crescita dell'imprenditorialità logistica incentivando le aggregazioni di imprese, gli investimenti in innovazione e intermodalità, e sostenendo l'accesso al credito. Sostenere la concorrenzialità delle imprese incentivando gli investimenti professionalizzanti, soprattutto dove maggiore è il rischio di delocalizzazione, e promuovendo efficienti condizioni di entrata e uscita dal mercato. ■

<sup>20</sup> A livello europeo il gruppo di lavoro dedicato agli ITS conta sul progetto *EasyWay*.

<sup>21</sup> Stime della *Roland Berger 2009*, in realtà le cifre possono salire per la vendita di servizi, l'aumento della sicurezza e dell'efficienza. I posti di lavoro annui sarebbero tra i 10 e i 30 mila annui fino al 2027.

## Ma i trasporti non danno la felicità...

ANDREA BOITANI

**I TRASPORTI DEL  
NOSTRO  
SCONTENTO**

Andrea Boitani

**I trasporti del nostro scontento**

Il Mulino - lavoce.info

pagg. 122

€ 10,00

il Mulino

lavoce.info

Ho avuto modo di leggere con attenzione il libro pubblicato da Andrea Boitani «I trasporti del nostro scontento» edito da Il Mulino e da lavoce.info.

Di questo lavoro hanno discusso a Roma il 20 novembre scorso, Giuliano Amato, presidente dell'Istituto dell'Enciclopedia italiana, Luigi Grillo, presidente della Commissione Lavori pubblici del Senato, e Mario Ciaccia, vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ero rimasto sorpreso da due passaggi.

### UNA SCHEDA DECONTESTUALIZZATA

Il primo: durante la presentazione del libro veniva distribuita una scheda con riportato uno stralcio del lavoro che è lo stesso della quarta di copertina del libro e che così recita: «Molti sono convinti che la crescita economica di un paese sia determinata sempre dal livello o dall'aumento delle infrastrutture, indipendentemente da qual è lo stadio a cui la crescita è arrivata. Ma non è così. Certo, se prendiamo un paese che è quasi del tutto privo di infrastrutture, per esempio una nazione che si trova al centro dell'Africa, è chiaro che lì la costruzione di un'infrastruttura costituisce un passaggio essenziale per la crescita e di fatto ne diventa volano. (...) non è certo realizzando la Livorno-Civitavecchia in forma autostradale che la crescita dell'Italia può accelerare di chissà quanto. E neanche realizzando la TAV o il nuovo traforo del Brennero vedremo aumentare il PIL in modo consistente e, soprattutto, duraturo».

Questa posizione, decontestualizzata, porta a pensare che l'Autore sia uno di quelli contrari per principio alla realizzazione di infrastrutture in quanto le stesse sono scarso elemento di crescita e di volano dell'economia!

Il secondo passaggio che mi ha sorpreso è stato quando i *discussant* hanno tracciato, attraverso gli scritti del libro il profilo di politica economica, qual è la formazione dell'Autore, forzando in alcuni casi concetti molto semplici che ritrovano nello spirito del lavoro.

### IL RUOLO DELLE INFRASTRUTTURE

Conoscendo Boitani devo dire che mi aveva molto sorpreso il primo passaggio. Mi sono ovviamente subito ricreduto quando ho letto alla pag. 32, dopo il punto riportato in quarta copertina il completamento del suo pensiero: «Inoltre, gli indici di dotazione infrastrutturale che vengono usati più spesso sono, in realtà, poco significativi. Per arrivare a misure atten-

dibili della dotazione infrastrutturale bisogna ricorrere a misure di accessibilità fisica, che considerano le caratteristiche di interconnessione delle reti di trasporto e tengono conto sia dei mercati che l'infrastruttura permette di raggiungere sia dei tempi di percorrenza (che in qualche modo risentono - o dovrebbero risentire - anche del grado di congestione».

Ed è questo il punto importante, in quanto sottolinea che sempre più spesso non teniamo conto della logica di sistema delle infrastrutture e che trascuriamo il peso ed il ruolo delle infrastrutture esistenti.

Così come quanto l'autore sottolinea alla pag. 72, cioè che in Italia sulle politiche dei trasporti abbiamo una posizione schizofrenica, perché «da un lato si afferma la necessità del riequilibrio modale, dall'altra si continuano a prevedere sussidi (almeno sotto forma di riduzioni di tasse) agli autotrasportatori (che peraltro sono sussidi indiretti alle imprese che riescono così a strappare prezzi di trasporto bassissimi)».

Non vorrei dilungarmi sul richiamo a passaggi importanti del volume che danno il riscontro di grande equilibrio che l'Autore assume rispetto alla politica economica che caratterizza il settore.

### UNA TRATTAZIONE DIVULGATIVA

Quello che ci preme sottolineare è l'assunzione di responsabilità di cui Boitani si fa carico quando titola «I trasporti del nostro scontento».

La sua non è una posizione assunta *ex cathedra*, ma proviene da una profonda riflessione sui dati, sulle informazioni e sulle conoscenze acquisiti attraverso la ricerca costante ed incontri e dibattiti. Queste sue riflessioni traspaiono proprio in modo cristallino nel modo con cui le riporta al lettore. Infatti nell'intervista di Sandra Bellini, è come se questa raccogliesse di getto le riflessioni dell'Autore sui temi diversi che sono di politica infrastrutturale, gestionale, ambientale.

Quando, infatti, gli viene chiesto a conclusione dell'intervista: «Cosa facciamo?». La risposta racchiusa in 10 righe è la vera testimonianza che l'Autore non ha voluto trattare i temi in maniera scientifico-didattica, ma solo divulgativa, dando ovviamente il giusto peso alle sue affermazioni ed allo stesso tempo forza al nostro scontento per i trasporti!

# La mobilità sostenibile di persone e cose nelle aree metropolitane: il caso di Roma

*Nelle aree congestionate delle grandi città, il modello di consumo dei trasporti si è progressivamente orientato dal trasporto collettivo a quello individuale. Ma la crisi sta cambiando le cose, favorendo una maggiore propensione dei cittadini a modelli di consumo più consapevoli e offrendo l'occasione per riportare al centro del dibattito i diritti delle città.*

di PIETRO SPIRITO

## 1. I PROCESSI DI TRASFORMAZIONE IN CORSO NEI MODELLI DI MOBILITÀ METROPOLITANA

**L**E SCELTE DI MOBILITÀ nelle grandi aree metropolitane sono state sinora, soprattutto nel nostro Paese, più il frutto di sovrapposizioni di comportamenti individuali e collettivi non governati in logica sistemica, che non l'esito di un disegno consapevole orientato ad affrontare gli snodi della congestione, dell'inquinamento e della incidentalità stradale, cresciuti in modo esponenziale per effetto della preferenza, non bilanciata da corretti disincentivi, verso il dominante modello della mobilità privata.

Questa evoluzione è stata l'esito inevitabile da un lato di un progressivo peggioramento gestionale nella erogazione dei servizi pubblici di trasporto e dall'altro di una mancanza di indirizzi strategici delle amministrazioni cittadine, volti a favorire comportamenti più consapevoli di mobilità collettiva, mediante scelte coerenti nella politica urbanistica, nella costruzione della rete dei servizi, nella definizione di accorte politiche di regolazione del traffico.

Particolarmente nelle aree congestionate delle grandi città, il modello di consumo dei trasporti, per le persone e per le merci, si è progressivamente orientato verso comportamenti che hanno spostato l'asse delle preferenze dei consumatori dal trasporto collettivo al trasporto individuale, riducendo per questa via il livello di sostenibilità ambientale.

Questa evoluzione si è determinata mentre si continua invece a ritenere necessario ridurre la *carbon intensity* della mobilità<sup>1</sup>, percorso necessario al fine di generare un impatto positivo sulla congestione e sui livelli di emissione, per orientare la politica della mobilità e le preferenze dei consumatori verso un

approccio di mobilità sostenibile.

Non è un percorso in discesa. Le politiche per il governo dei modelli di mobilità nelle aree metropolitane hanno assunto dimensioni di maggiore complessità, in quanto «le città sono diventate le discariche per i problemi causati dalla globalizzazione. I cittadini, e coloro che sono stati scelti come loro rappresentanti, vengono messi di fronte ad un compito che non possono neanche sognarsi di portare a termine: il compito di trovare soluzioni locali alle contraddizioni globali»<sup>2</sup>.

Ci troviamo quindi di fronte a nodi non risolti di regolazione, che sono rimasti sullo sfondo di decisioni che hanno privilegiato l'adattamento individuale alle trasformazioni urbane, orientate più dal disordinato evolversi del sistema insediativo delle residenze e dei luoghi di lavoro, che non da un disegno di razionale articolazione dei servizi e di organizzazione dello spazio urbano.

*Pietro Spirito è laureato in Scienze Politiche presso l'Università Federico II di Napoli, ha frequentato il Master di sviluppo economico e gestione del terziario avanzato organizzato da Unioncamere. Ha lavorato presso le Ferrovie dello Stato, ricoprendo vari incarichi partecipando al processo di trasformazione istituzionale ed industriale dell'azienda, da ente pubblico economico a società per azioni. È poi stato Direttore Generale della Fondazione Telethon. A Bologna ha ricoperto la carica di Direttore Generale dell'Interporto. Dal 2011 è in Atac, dove è stato prima Direttore Centrale Operazioni, ed ora è Direttore Centrale Strategia. È autore di diverse pubblicazioni su economia e gestione dei trasporti.*

*Questo testo costituisce un approfondimento di quanto pubblicato sul Quaderno 22 del Freight Leaders Council, sotto il titolo «Accessibilità, distribuzione urbana e mercato della logistica: un manuale operativo».*

<sup>1</sup> Per una analisi su questi temi cfr. S. Perkins, *Green growth and transport*, OECD, International Transport Forum, Discussion paper n. 11, 2011.

<sup>2</sup> Z. Bauman, *Fiducia e paura nelle città*, Bruno Mondadori, 2005, p. 14.



## La mobilità sostenibile di persone e cose nelle aree metropolitane: il caso di Roma



Questo disallineamento tra dimensione locale sul territorio metropolitano e dimensione globale dei processi sociali ed industriali è particolarmente visibile nelle dinamiche del trasporto: da un lato si intrecciano i grandi flussi di merce sulla scala lunga delle catene logistiche, che poi si riversano nel collo di bottiglia stretto e denso dei centri urbani, e dall'altro si condensano flussi di passeggeri su territori fortemente agglomerati, con fenomeni di diffusione urbana su perimetri più larghi di area metropolitana estesa, che rendono più intensi e meno gestibili i movimenti giornalieri delle persone.

L'intero modello di mobilità, per le merci e per le persone, si concentra dentro l'imbuto delle aree metropolitane: «La distanza media di un viaggio sulle autostrade italiane è pari ad 80 km ed il 61% dei transiti a pagamento sono generati nell'interno delle aree metropolitane. In altre parole, le grandi città rappresentano il reale collo di bottiglia della rete»<sup>3</sup>.

Alla gestione di flussi densi, ma sostanzialmente unilineari, si è progressivamente sostituita una articolazione più complessa del sistema di mobilità urbana: «Stiamo forse assistendo al definitivo congedo di un intero modello di organizzazione del territorio sulla disposizione di grandi aree specializzate attorno alla città dei residenti e su un flusso alternativo di pendolarismo tra la casa ed i luoghi di lavoro»<sup>4</sup>.

Nei decenni recenti si sta determinando, anche nelle metropoli dei Paesi occidentali, un fenomeno profondo di diffusione urbana di periferie estese con servizi collettivi rarefatti, che addensano contemporaneamente:

- da un lato funzioni di consumo locale nelle periferie stesse, generando fenomeni di mobilità attrattiva anche dal centro, inevitabilmente generando flussi serviti con il mezzo privato, in assenza di soluzioni diverse<sup>5</sup>;
- dall'altro funzioni di mobilità centrifuga verso i centri storici delle città, che concentrano ancora in modo dominante i luoghi di lavoro, di svago e di studio.

«Nelle città europee sta crescendo una vera e propria *Anti-città*. Migliaia di persone, giovani ed anziani, tagliate fuori dalla vita culturale, dagli scambi economici, dalle relazioni istituzionali; l'*Anti-città* cresce parallela alla città ufficiale, come corpo separato»<sup>6</sup>.

Lo sviluppo denso e non regolato delle periferie, unito allo spopolamento dei centri storici, mette in crisi il modello di tradizionale regolazione sociale nelle aree metropolitane dei Paesi industrialmente avanzati, determinando, tra l'altro, una crescita sostanziale della domanda di mobilità, resa più complessa nella gestione per effetto di una articolazione della rete dei servizi che non si è adeguata alle scelte residenziali della popolazione.

Residenza, lavoro, attività commerciali, scuola e servizi sociali si sono allontanati progressivamente, e l'effetto è stato un incremento degli spostamenti sistematici, non accompagnato da un ridisegno del sistema di mobilità, determinando per questa via un aumento esponenziale del grado di congestione, per i flussi di persone e di merci.

Parte rilevante di questo disordinato sviluppo delle aree metropolitane è dovuto a scelte poco lungimiranti di politica urbanistica. «La dispersione insediativa che si è progressivamente andata affermando come forma di urbanizzazione prevalente nel nostro Paese rappresenta un modello poco sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico... L'urbanizzazione sottrae frequentemente territori destinati ad altri usi e con diversa vocazione e, dal punto di vista della qualità della vita dei cittadini, riduce l'accessibilità individuale ai servizi ed alle opportunità offerte dai centri urbani di medio-grandi dimensioni»<sup>7</sup>.

Abbiamo assistito, nei recenti decenni, ad un consumo di suolo cementificato ed urbanizzato di dimensioni particolarmente rilevanti. Comincia ad emergere una riflessione critica su questi aspetti, forse quando i buoi sono già scappati dalla stalla. Il Governo Monti ha recentemente presentato un disegno di legge sul contenimento del consumo del suolo e sulla valorizzazione delle aree agricole<sup>8</sup> che, tra l'altro, vieta, per almeno dieci anni, il cambio di destinazione d'uso dei terreni agricoli che hanno usufruito di aiuti di Stato o comunitari e viene proposta l'abrogazione della normativa che autorizza i comuni ad impiegare una parte (arrivata sino al 75% del totale) degli introiti derivanti dagli oneri di urbanizzazione per finanziare la spesa corrente.

«La distrazione di una quota degli oneri di urbanizzazione dalle loro finalità naturali di finanziare la realizzazione di strade, Fognature, acquedotti (opere di urbanizzazione primaria),

<sup>3</sup> A. Nuzzi, *The performances of the national logistic systems: what strategies to reduce the Italian gap?*, Università di Monaco, 2010, p. 4.

<sup>4</sup> S. Boeri, *L'Anti-città*, Laterza, 2011, p.16.

<sup>5</sup> I grandi centri commerciali nelle periferie urbane hanno determinato una *americanizzazione* quasi inconsapevole delle nostre città, non solo nella conformazione territoriale del tessuto urbano, ma anche negli stili di vita.

<sup>6</sup> S. Boeri, *L'Anti-città*, Laterza, 2011, pp. IX-X.

<sup>7</sup> ISTAT, *Rapporto annuale 2012. La situazione del Paese*, 2012, p. 292.

<sup>8</sup> Per una analisi su questo disegno di legge, cfr. Raffaele Lungarella, *Uno stop al consumo di suolo*, in [www.lavoce.info](http://www.lavoce.info), 12 ottobre 2012.

**... residenza, lavoro, attività commerciali, scuola e servizi sociali si sono allontanati progressivamente e l'effetto è stato un incremento degli spostamenti sistematici, non accompagnato da un ridisegno del sistema di mobilità, determinando per questa via un aumento esponenziale del grado di congestione...**

scuola, palestre (opere di urbanizzazione secondaria), è stato un modo per addolcire l'opposizione o ottenere l'assenso dei cittadini alla trasformazione di un terreno agricolo in aree edificabili anche quando non servivano. Ai cittadini è stato proposto uno scambio tra espansione edilizia e minori tasse per pagare i servizi di cui beneficiavano»<sup>9</sup>.

Visto che gli oneri di urbanizzazione erano destinati dai comuni a coprire la spesa corrente e quindi gli enti territoriali poi non avevano risorse per finanziarle, esse sono state spesso realizzate dalle imprese coinvolte nella lottizzazione, compensate con premi di ulteriori superfici edificabili, in un circolo vizioso che ha intensificato l'urbanizzazione delle metropoli nelle aree periferiche.

Questo processo, definibile come una crescita senza regole, è stato particolarmente accentuato nel nostro Paese: «Il paesaggio dell'Italia contemporanea, la sua cifra, sono l'addizione e l'accostamento (apparentemente senza logica) di una ridotta gamma di edifici solitari: il capannone, la villetta, la palazzina, il contenitore commerciale, l'autolavaggio, lo spazio giochi, il *multiplex*»<sup>10</sup>. Lo spazio urbano si è evoluto come effetto di sommatoria di comportamenti e di decisioni non regolate, e l'effetto è stato una polverizzazione concentrata di funzioni e di insediamenti.

Questo modello di anomia territoriale si è esteso alle periferie dei grandi centri urbani, che sono cresciute a macchia d'olio allargando il raggio di articolazione organizzativa dello spazio metropolitano, senza che questa trasformazione sia stata sorretta da una revisione dei modelli dei servizi collettivi, che sono di conseguenza entrati in crisi, favorendo ulteriormente lo sviluppo dei consumi individuali di mobilità, per le merci e per le persone, a danno della vivibilità sociale e della sostenibilità.

Il disegno della pianificazione urbanistica si è legato progressivamente all'interesse degli immobilieri e l'accumulazione della rendita fondiaria, che poi in parte è diventato bolla immobiliare, si è trasformata in pietra miliare dello sviluppo metropolitano. Per contrastare questo modello servirebbe anche un ritorno di centralità della cultura della mobilità: «Bisognerebbe rappresentare la città come un campo di forze che regola gli spostamenti delle persone»<sup>11</sup>.

È cambiato il panorama urbano, e ci siamo risvegliati in città metropolitane che hanno costruito alveari di funzioni sovrapposte e non ordinate, mentre i centri storici, che erano il cuore nevralgico e l'intelligenza delle aree urbane, si sono progres-

sivamente svuotati di abitanti, salvo ad essere presi d'assalto nei giorni feriali per effetto degli spostamenti casa-lavori, e nei giorni festivi da torme indisciplinate di fruitori dei momenti effimeri del divertimento collettivo, spesso più orientato verso funzioni commerciali che culturali.

«Per abitare una città sempre più estesa nel territorio, e spesso priva di un'adeguata rete di trasporto pubblico, siamo costretti a frequentare assiduamente tangenziali ed autostrade, anche per compiere spostamenti brevi; non solo tra l'abitazione ed il posto di lavoro, ma anche tra il centro commerciale e l'università, l'ufficio ed i cinema multisala, il parco ed il centro storico pedonalizzato»<sup>12</sup>. Oggi, ci ricorda **Stefano Boeri**, oltre il 60% della popolazione europea urbana vive fuori dai limiti della città costruita e consolidata fino alla metà del secolo scorso.

I processi di addensamento metropolitano hanno allargato i perimetri geografici delle città ed hanno ristretto la sfera dei diritti all'uso dei beni collettivi nelle città stesse: «L'urbanizzazione ha svolto un ruolo cruciale nell'assorbimento delle eccedenze di capitale, agendo su una scala geografica sempre più ampia, al prezzo di rapidi processi di distruzione creativa che hanno comportato la spogliazione delle masse urbane di qualsiasi diritto delle città»<sup>13</sup>.

I confini del perimetro metropolitano sono in fase di continua riscrittura e di costante allargamento, mentre la rete dei servizi collettivi è rimasta ferma alla costruzione del sistema di *welfare* dei passati decenni, anzi con un arretramento dettato dalla scarsità delle risorse disponibili per i beni comuni. «Gran parte delle città italiane sono dilagate nei rispettivi *hinterland*, creando intorno alla parte consolidata un pulviscolo di insediamenti sparsi»<sup>14</sup>.

Disinvestimento nei beni collettivi dei servizi e delle reti e privatizzazione cementificata delle aree metropolitane costituiscono due dimensioni che si sono strettamente integrate nel dar luogo allo svuotamento della caratteristica *civica* del tessuto sociale originario, che ha costituito la radice della evoluzione cittadina, in un Paese come l'Italia che ha basato il suo sviluppo nel tempo proprio nella dimensione urbana.

Avanza dunque il territorio metropolitano ed arretra la rete dei servizi collettivi. L'esito di questo processo è l'aumento continuo della congestione nella rete dei servizi di mobilità, delle persone e delle merci, con un effetto perverso che danneggia ulteriormente i servizi pubblici di trasporto nella rete di superficie, impantanati dentro un soffocante traffico citta-

<sup>9</sup> Raffaele Lungarella, *Uno stop al consumo di suolo*, in [www.lavoce.info](http://www.lavoce.info), 12 ottobre 2012.

<sup>10</sup> S. Boeri, *L'Anti-città*, Laterza, 2011, p. 5.

<sup>11</sup> W. Tocci, *Utopie ed eterotopie dell'accessibilità*, dattiloscritto, 2010, p. 1.

<sup>12</sup> S. Boeri, *L'Anti-città*, Laterza, 2011, p. 10.

<sup>13</sup> D. Harvey, *Il capitalismo contro il diritto alla città*, Ombre Corte, 2012, p. 34.

<sup>14</sup> W. Tocci, *Utopie ed eterotopie dell'accessibilità*, dattiloscritto, 2010, p. 3.



## La mobilità sostenibile di persone e cose nelle aree metropolitane: il caso di Roma



dino che ne condiziona la performance. Si è ormai attivato un circuito vizioso di effetti negativi, che è necessario progressivamente mettere in discussione, se si vuole evitare il degrado ulteriore della qualità urbana.

Tali cambiamenti di assetto e di comportamenti si sono determinati in assenza, o quasi, di politiche di regolazione, aggravando fenomeni di congestione che si traducono in un peggioramento delle condizioni di mobilità e di vivibilità delle aree metropolitane. «Lo spazio pubblico è stata la prima vittima collaterale di una città che sta perdendo l'ardua lotta affrontata per resistere all'inesorabile avanzata del moloch della globalizzazione, o almeno rallentarla»<sup>15</sup>.

L'indebolimento delle politiche di pianificazione urbana non è avvenuto senza conseguenze. Si è trattato di scelte che stanno determinando, e determineranno in prospettiva, danni strutturali, all'ambiente ed al territorio. Il disallineamento tra urbanistica, mobilità e logistica ha condotto ad una preferenza sempre più marcata verso soluzioni individuali, e non collettive, di trasporto, inducendo gradi crescenti di perdita di sostenibilità ambientale nella qualità della vita urbana.

Anzi, il paradosso è che i mali del territorio metropolitano sono stati esportati anche nelle aree di dimensione intermedia del tessuto urbano, prima estranee al circuito perverso della congestione metropolitana. «La grande mobilità degli individui nel territorio, la diffusione delle città verso la campagna, la possibilità di relazioni intense e stabili che non necessitano di prossimità fisica e il ribaltamento del rapporto tra centro e periferia (molti luoghi collettivi - come i grandi contenitori ludico-commerciali - sono esterni, molti spazi centrali sono degradati) hanno esportato il codice genetico delle città anche nelle aree a bassa densità edilizia»<sup>16</sup>.

Gli studi sullo sviluppo urbano testimoniano che «centri cittadini e periferie tendono a crescere, o a declinare, assieme»<sup>17</sup>. Alla stagione della crescita dei contesti metropolitani, se non intervengono politiche di correzione ai danni che si stanno determinando, può seguire una fase di rallentamento, declino ed implosione.

Quello che è accaduto per i centri storici delle città italiane può essere la cronaca di un destino annunciato nel prossimo futuro anche per le periferie urbane, soprattutto per effetto di un processo di deindustrializzazione che ha caratterizzato i recenti decenni per le principali metropoli italiane.

Una recente analisi illustra gli effetti di desertificazione urbana determinatisi negli ultimi decenni nel *Rust Belt* degli Stati

Uniti: «A partire dagli anni Cinquanta dello scorso secolo, le città del vecchio cuore industriale del paese sono state assassinate, con la leggerezza di un doppio movimento, dalle forze impersonali di un'economia sempre più globalizzata e di una società impreparata a farvi fronte»<sup>18</sup>. La perdita di identità metropolitana può condurre ad un processo di declino che peggiora verticalmente la qualità del contesto urbano.

Le incrinature robuste nella qualità della vita metropolitana, determinate dalla frattura delle relazioni economiche e sociali nei contesti dei grandi centri urbani, sono destinate a lasciare tracce profonde, se non si mette mano alla ricucitura del tessuto economico e sociale mediante una revisione della rete dei servizi collettivi, avendo la capacità di interpretare contestualmente la mobilità delle persone e delle merci in una matrice unitaria di regolazione.

Soprattutto in un contesto di crisi economica, quale è quello che viviamo ormai da diversi anni, è proprio nel contesto urbano che si gioca la possibilità di riscrivere il modello di società, tornando a privilegiare i consumi collettivi rispetto ai consumi individuali, che presentano il conto della propria insostenibilità, sia per le esternalità negative che generano, sia per la declinante disponibilità di risorse finanziarie per i consumi individuali.

Sino ad ora la risposta alla crisi è stata pro-ciclica: si pone mano al taglio dei servizi collettivi e si cerca, inutilmente, di preservare i consumi individuali, anch'essi sotto attacco per effetto di una congiuntura economica negativa, che, per la sua durata, sta determinando mutamenti profondi nei comportamenti e nelle abitudini di vita. L'effetto è un ulteriore impoverimento complessivo, che rischia di avvitarci in se stesso, mettendo a nudo nuove fratture sociali e tensioni collettive.

Riscrivere il modello della mobilità significa mettere mano profondamente alla struttura della vita sociale nelle metropoli contemporanee. Non è solo questione di investimenti e di pianificazione, vanno messi in discussione stili di vita radicati e preferenze ormai entrate nel codice genetico dei cittadini e delle imprese.

Dobbiamo essere consapevoli che «la città moderna e la motorizzazione veicolare si sono evoluti contestualmente nei decenni recenti. I veicoli hanno influenzato il disegno e la forma delle città, l'uso del territorio, le tendenze sociali, la geografia del lavoro e i prodotti del mercato, la salute e il benessere dei cittadini»<sup>19</sup>.

Le metropoli dei nostri tempi sono espressione anche della

<sup>15</sup> Z. Bauman, *Fiducia e paura nelle città*, Bruno Mondadori, 2005, p. 53.

<sup>16</sup> S. Boeri, *L'Anti-città*, Laterza, 2011, p. 67.

<sup>17</sup> J. Rappaport, *The shared fortunes of cities and suburbs*, The Federal Reserve Bank of Kansas, 2012, p. 43.

<sup>18</sup> A. Coppola, *Apocalypse Town. Cronache dalla fine della società urbana*, Laterza 2012, PP. 26-27.

<sup>19</sup> R. Chapman, P. Howden-Chapman, A. Capon, P. Zhao, *Cities as systems: implications for sustainability and health*, New Zealand Centre for sustainable cities, working paper n. 1, 2012, p. 3.

**... soprattutto in un contesto di crisi economica, quale è quello che viviamo ormai da diversi anni, è proprio nel contesto urbano che si gioca la possibilità di riscrivere il modello di società, tornando a privilegiare i consumi collettivi rispetto ai consumi individuali...**

motorizzazione di massa e della individualizzazione dei consumi di mobilità: basti pensare che la quota di mercato del trasporto pubblico è passata, negli Stati Uniti, dal 35% del 1945 al 3% del 1994. In Italia questo valore è oggi pari al 13,5%<sup>20</sup>.

Le conseguenze della profonda trasformazione in corso sono visibili per tutti noi, e soprattutto condizioneranno anche per gli anni futuri i percorsi di gestione delle aree metropolitane, se non si mette mano tempestivamente ai danni che si sono già determinati. Dobbiamo saper tornare a guardare al futuro: «In economia, sostenibilità significa garantire possibilità di consumo alle prossime generazioni»<sup>21</sup>.

Gli impatti di questo spostamento modale sono misurabili, ed inducono effetti di congestione molto significativi: «Un'auto con un passeggero a bordo determina costi di congestione esterna per passeggero circa 10 volte maggiori di un bus con 25 passeggeri a bordo»<sup>22</sup>.

Quando pensiamo ai modelli di mobilità metropolitana l'attenzione si rivolge primariamente al traffico passeggeri. Dobbiamo invece incorporare nelle analisi e nelle politiche i flussi logistici, in quanto «il traffico merci urbano è in genere più inquinante di quello a lunga distanza, in quanto il consumo di carburante aumenta notevolmente se il veicolo fa frequenti fermate e ripartenze»<sup>23</sup>.

I costi economici e sociali della congestione sono ampi e crescenti: «Il costo di un'ora trascorsa in fila in autostrada vale 30 euro per un'auto e 50 euro per un camion. I costi aggiuntivi di congestione del sistema logistico valgono l'1,4% del prodotto nazionale lordo. Risparmiare l'1% dei costi logistici implicherebbe una riduzione di 2,5 miliardi di euro sul totale dei costi di produzione»<sup>24</sup>. Negli Stati Uniti il costo della congestione nelle aree metropolitane è stato puntualmente misurato, in 439 sistemi metropolitani della Nazione: «Nel 2010 la congestione ha determinato nelle aree urbane 4,8 miliardi di ore di viaggio aggiuntive ed acquisti extra di carburante pari a 1,9 miliardi di galloni, per costi di congestione pari a 101 miliardi di dollari»<sup>25</sup>. Impressiona anche il ritmo crescente del costo di congestione nelle aree metropolitane degli Stati Uniti, misura-

to in valori costanti di dollari 2010: 21 miliardi nel 1982, 79 miliardi nel 2000, 101 nel 2010.

Gli effetti non si limitano alla congestione: «Il trasporto urbano è responsabile di circa un quarto delle emissioni di CO<sub>2</sub> del settore dei trasporti ed il 69% degli incidenti stradali avviene in città»<sup>26</sup>. In termini di incidentalità, nelle principali città italiane si è riscontrato che nel 2008 mediamente il 5,5% dei veicoli coinvolti in un incidente stradale erano veicoli commerciali.

«Nel 2008, degli incidenti che hanno coinvolto almeno un veicolo per il trasporto merci, circa la metà è avvenuto sulle strade urbane ... Questi incidenti hanno provocato il 21,4% del totale dei morti in ambito urbano ... Nel rapporto del maggio 2009 della Consulta nazionale sulla Sicurezza stradale, si evince che, Capitali dell'Est a parte, Roma è quella che ha il più alto tasso di mortalità pro-capite»<sup>27</sup>.

L'esito di questa consapevole assenza di politiche per la mobilità sostenibile, mentre si continua a proclamare retoricamente la necessità di un diverso assetto della mobilità metropolitana, si traduce in un costo crescente di congestione, che peggiora progressivamente la velocità commerciale di tutti i mezzi di trasporto nelle città, aumenta l'inquinamento ambientale, rallenta i processi economici, determina sprechi di tempo individuale e collettivo nei movimenti del pendolarismo, impoverisce l'attrattività e la vivibilità delle città.

L'assenza di politiche orientate a modificare le preferenze dei consumatori conduce poi, randomicamente, alla necessità di blocchi alla circolazione, quando le soglie dell'inquinamento superano i valori di guardia, salvo poi a tornare alla ordinaria assenza di un disegno regolatorio, con l'effetto di non riorientare mai le scelte degli attori verso comportamenti convergenti in direzione di un modello di trasformazione. «La politica locale, e particolarmente la politica urbana, si è ormai disperatamente sovraccaricata, a tal punto che non riesce più ad operare»<sup>28</sup>. Si interviene solo per eccezione, quando si superano i valori di soglia, salvo poi a tornare strutturalmente nel modello tendenziale dell'anomia metropolitana.

<sup>20</sup> Per una lettura ampia sui processi di trasformazione in corso nel mercato del trasporto pubblico locale italiano, cfr. ISFORT-ASSTRA, *All'ombra della crisi. Nono rapporto sulla mobilità urbana in Italia*, 2012.

<sup>21</sup> S. Proost, K. van Dender, *What sustainable transport future. Trends and policy options*, OECD Discussion Paper, n. 14, 2010, p.6.

<sup>22</sup> S. Proost, K. van Dender, *What sustainable transport future. Trends and policy options*, OECD Discussion Paper, n. 14, 2010, p.13.

<sup>23</sup> Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica, *Progetto logistica urbana a Roma*, Unindustria e Camera di Commercio di Roma, dattiloscritto, 2011, p. 8

<sup>24</sup> A. Nuzzi, *The performances of the national logistic systems: what strategies to reduce the Italian gap?*, Università di Monaco, 2010, p. 5.

<sup>25</sup> Texas Transport Institute - Inrix, *2011 Urban mobility report*, 2011, p. 1.

<sup>26</sup> Commissione Europea, *Libro Bianco. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti*, COM (2011) 144 def., p. 9.

<sup>27</sup> CNEL, *La mobilità urbana delle merci per uno sviluppo di un trasporto multimodale sostenibile, per la migliore competitività e vivibilità delle città*, dattiloscritto, 2010, pp. 7-8.

<sup>28</sup> Z. Bauman, *Fiducia e paura nelle città*, Bruno Mondadori, 2005, p. 20.



## La mobilità sostenibile di persone e cose nelle aree metropolitane: il caso di Roma



Ad essere messa in discussione è anche la vita sociale delle aree metropolitane, di cui la mobilità costituisce un asse portante: «Le interazioni umane si riducono ad un conflitto tra automobilisti e pedoni, abbienti e non abbienti, che si tratti di chiedere l'elemosina e vendere cianfrusaglie al semaforo, di collisioni tra veicoli e pedoni indisciplinati, di furti commessi spaccando le vetrine o di sequestri di veicoli»<sup>29</sup>.

Alla rivoluzione dei modelli insediativi dei cittadini, e dei loro stili di vita metropolitana, corrisponde una ancora più intensa trasformazione dei modelli di distribuzione urbana delle merci, per effetto di radicali mutamenti nell'assetto logistico.

L'incidenza della movimentazione delle merci nei centri urbani influenza in modo significativo l'assetto complessivo della mobilità: «Nelle principali città francesi è stato calcolato che i veicoli adibiti al trasporto merci consumano, mediamente, il 30% della capacità stradale nelle città, di cui due terzi rappresenta il parcheggio per le operazioni di carico e scarico. Mediamente, per tredici città degli Stati Uniti, il trasporto merci

rappresenta circa il 10% del totale dei veicoli chilometro; lo stesso indicatore per le tre principali aree metropolitane francesi pesa tra il 13% ed il 20%»<sup>30</sup>.

Nel rapporto sulla mobilità urbana negli Stati Uniti, precedentemente citato, si calcola che, dei 101 miliardi di dollari di congestione stimati nel 2010, 23 sono dovuti a congestione derivante da trasporto merci nelle città, pur non calcolando il deperimento nel valore delle merci trasportate, mentre è probabile che una parte dei costi di congestione siano stati traslati verso i consumatori in forma di maggiori prezzi.

Va anche osservato che, nella determinazione dei comportamenti di mobilità delle merci in città sono plurimi i soggetti che influenzano i comportamenti: «I movimenti urbani delle merci sono il risultato di un paniere di scelte operate dagli abitanti/consumatori, negozianti, distributori, trasportatori ed autorità locali»<sup>31</sup>. Cerchiamo ora, nel paragrafo seguente, di analizzare le trasformazioni in atto nel contesto concreto dell'area metropolitana di Roma.

## 2. IL CASO DEL CENTRO STORICO DI ROMA

Se guardiamo ai fenomeni strutturali che si sono determinati negli ultimi decenni, occorre innanzitutto osservare che, mentre la popolazione dell'area metropolitana di Roma è in continua crescita (anche in base ai dati dell'ultimo Censimento del 2011, recentemente pubblicati<sup>32</sup>), secondo dati ancora non aggiornati in base all'ultima rilevazione censuaria, nel 2008 «nel centro storico di Roma vivono meno di 100.000 abitanti, mentre erano 370.000 nel 1951»<sup>33</sup>. Insomma, la crescita dell'area metropolitana romana si è determinata essenzialmente nelle aree periferiche, al punto che **Roberto Morassut** è giunto ad affermare che «la storia contemporanea di Roma coincide con la storia della sua periferia»<sup>34</sup>.

Proprio nelle nuove periferie dell'area metropolitana romana si addensano criticità rilevanti per la rete dei servizi pubblici essenziali: «Mentre le periferie interne al GRA manifestano ormai livelli di soddisfazione paragonabili alle zone centrali e in alcuni casi anche migliori, le aree esterne denunciano ancora

fortemente il disagio legato alla scarsa accessibilità di alcuni servizi, non solo quelli tipicamente legati al centro della città, ma anche quelli a maggior rilievo sociale, proprio come gli asili nido ed il trasporto pubblico»<sup>35</sup>.

Proprio la crescita disordinata delle periferie, e l'estensione aumentata del perimetro metropolitano, hanno contribuito a determinare una condizione di difficile sostenibilità del modello romano, testimoniato dal confronto tra alcuni indici significativi di confronto tra le principali aree metropolitane del nostro Paese (**Tabella 1**). In base a questi dati, Roma si colloca in posizione di svantaggio competitivo rispetto alle altre principali aree metropolitane del Paese relativamente agli indici disponibili di sostenibilità ambientale. Per quanto riguarda la estensione della zona a traffico limitato, va comunque osservato che occorre tener presente la dimensione complessiva del perimetro territoriale romano, molto più esteso rispetto a quello delle altre realtà nazionali.

<sup>29</sup> Z. Bauman, *Fiducia e paura nelle città*, Bruno Mondadori, 2005, p. 58.

<sup>30</sup> T. Crainic, N. Ricciardi, G. Storchi, *Models evaluating and planning logistics systems*, CIRRELT, marzo 2009, p. 3.

<sup>31</sup> A. Comi, P. Delle Site, F. Filippi, A. Nuzzolo, *Urban freight transport demanding modelling: a state of the art*, European Transport, Issue 51, 2012, p. 2.

<sup>32</sup> Cfr. ISTAT, *L'Italia che emerge dai primi risultati del Censimento*, 2012. Roma si conferma come il Comune più grande d'Italia, con 2.612.068 abitanti, ed, assieme a Torino, rappresenta l'unica grande area metropolitana del Paese che cresce come numero di abitanti rispetto al precedente Censimento.

<sup>33</sup> P. Berdini, *Città in vendita. Centro storici e mercato senza regole*, Donzelli, 2008, p. 3.

<sup>34</sup> R. Morassut, *Mala Roma*, Aliberti editore, 2012, p. 51.

<sup>35</sup> Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma, *Relazione annuale sullo stato dei servizi pubblici locali e sull'attività svolta (2011-2012)*, 2012, p. 7.

**...la crescita disordinata delle periferie e l'estensione aumentata del perimetro metropolitano hanno contribuito a determinare una condizione di difficile sostenibilità del modello romano, che s'è in svantaggio rispetto alle altre aree metropolitane del Paese per sostenibilità ambientale.**

**Tabella 1. Aree metropolitane a confronto per sostenibilità ambientale**

	% ZTL su superficie	ZTL per ogni mln di abitanti (kmq)	Aree pedonali per 100 abitanti (kmq)	Sosta tariffata per 1000 vetture	Piste ciclabili (kmxkmq)
<b>Roma</b>	0,6	2,8	11,4	38,5	8,8
<b>Milano</b>	4,9	6,9	27,5	38,6	41,4
<b>Napoli</b>	2,9	3,6	28,1	39,7	0
<b>Torino</b>	1,9	2,8	80,3	86,9	91,8

Fonte: ISTAT 2009

L'area della ZTL merci, definita dalla delibera 44 di Roma Capitale del 14 febbraio 2007, comprende poco più di 50.000 abitanti su un territorio di 6 kmq; alla data di dicembre del 2008 il numero dei permessi rilasciati per la ZTL merci era pari a 4.361 (56% per trasporto in conto proprio e 37% per trasporto in conto terzi). Il parco veicolare complessivo per il trasporto merci (dati 2006) era pari a poco più di 150.000 unità, pari al 6,1% del totale del parco circolante<sup>36</sup>.

Recentemente, per favorire una progressiva conversione del parco veicolare merci in centro storico, Roma Capitale ha emanato (il 1° novembre 2011) una nuova disciplina degli accessi degli autocarri alle zone di traffico limitato. Le novità più rilevanti sono due: l'introduzione di un sistema di premi per le aziende che si dotano di veicoli a basso impatto ambientale e la redazione di un programma di medio periodo (2012-2016) per il rinnovo del parco veicolare attraverso regolamentazione degli importi dei permessi. L'approccio adottato si indirizza quindi più verso la definizione di incentivi verso la dotazione di un parco a minore impatto ambientale negativo, che verso la disciplina degli orari ed i limiti all'accesso.

Un orientamento di questa natura, che certamente comunque affronta uno dei temi rilevanti (la dotazione di mezzi inquinanti da parte degli operatori<sup>37</sup>) rischia di non indurre però comportamenti davvero di discontinuità rispetto alle radicali trasformazioni che si sono determinate nei decenni recenti nell'area metropolitana romana.

Come si legge in un rapporto del CNEL, non appare sufficiente, nelle sperimentazioni e nelle regolamentazioni che si sono susseguite in Italia ed in Europa, «un eccessivo affidamento ... a logiche volontaristiche non supportate da un adeguato livello

di *enforcement*, di regole sull'accesso, su carico e scarico, o da adeguate normative premianti<sup>38</sup>.

I cambiamenti che abbiamo di fronte richiedono azioni più decise di riassetto. Allo spopolamento degli abitanti nel centro storico della Capitale si è accompagnata una crescita costante dei turisti presenti: ogni anno solo nelle strutture alberghiere, fortemente addensate nel centro storico, arrivano a Roma 30 milioni di persone, ed ogni giorno le strade del centro sono percorse da quasi 100.000 turisti, un numero sostanzialmente equivalente a quello dei residenti. Inoltre, sono più di 600 i *pullman* turistici che hanno possibilità di accedere dentro le Mura Aureliane. Quotidianamente sono oltre 400.000 le persone che raggiungono il posto di lavoro al centro della città.

In sostanza, «le nuove forme organizzative hanno disarticolato i meccanismi delle attività di gestione quotidiana delle attività economiche, degli approvvigionamenti delle merci e delle manutenzioni»<sup>39</sup>.

Lo stesso mondo del trasporto merci in città può essere letto ed interpretato solo a condizione che se ne colgano le articolazioni complesse e ramificate. Più di recente, in una analisi che ha riguardato il trasporto delle merci nella città di Roma, è stato fatto osservare che nel mondo del trasporto contano non solo gli operatori professionali, ma anche la dimensione del trasporto in conto proprio, che, per alcune specifiche filiere, riveste importanza maggioritaria dal punto di vista dei flussi generati.

Una struttura industriale del trasporto merci tipica del nostro Paese, fatta in gran parte ancora di trasporto in conto proprio e di trasporto in conto terzi con operatori polverizzati, acuisce ancor di più l'effetto di congestione, determinando fattori di

<sup>36</sup> Per questi dati cfr. Roma Servizi per la mobilità, *Studio di settore delle merci: sintesi delle indagini e proposte*, dattiloscritto, 2008

<sup>37</sup> Il 47% del parco veicolare che circolava in Italia al 31.12.2010 era nella fascia di emissione sino ad Euro 2 (il 24,9% Euro 0 ed 1, il 22,1% Euro 2). Per questa analisi cfr. Confcommercio, *Infrastrutture, trasporti, logistica e mobilità. Sciogliere i nodi per competere*, 2012.

<sup>38</sup> CNEL, *La mobilità urbana delle merci per uno sviluppo di un trasporto multimodale sostenibile, per la migliore competitività e vivibilità delle città*, dattiloscritto, 2010, p. 16.

<sup>39</sup> P. Berdini, *Città in vendita. Centro storici e mercato senza regole*, Donzelli, 2008, p. 120.



## La mobilità sostenibile di persone e cose nelle aree metropolitane: il caso di Roma



disottimizzazione nell'uso dei mezzi di trasporto, con coefficienti di carico spesso sotto soglia critica, sia per una gestione economica delle risorse produttive sia per la qualità del contesto ambientale.

Il fenomeno del trasporto merci nelle grandi città, e soprattutto nei centri storici delle città metropolitane, assume dimensioni quantitativamente molto significative, che incidono fortemente sul grado di congestione veicolare, soprattutto per una morfologia stradale che determina spesso intralcio alla circolazione, sosta in doppia fila e forte rallentamento dei flussi veicolari complessivi.

L'esito della congestione stradale nei sistemi metropolitani è dovuto all'intenso sviluppo del tasso di motorizzazione privata, in presenza di un sistema di viabilità che non ha potuto seguire il ritmo di espansione della massa veicolare. A Roma «negli ultimi 35 anni il tasso di motorizzazione è cresciuto da 0,2 a 0,9 veicoli *pro capite*, con un triplice salto in termini di chilometri percorsi dai veicoli privati, a causa dell'aumento della durata media di viaggio e del numero dei veicoli circolanti (650%)»<sup>40</sup>.

Dalle rilevazioni condotte da ATAC, le corse di trasporto pubblico di superficie perse per sosta d'intralcio all'interno del centro storico soggetto a ZTL di Roma determinano, nel primo trimestre del 2012, 2.946,4 km di corse perse, in crescita del 6,4% rispetto all'omologo periodo dell'anno precedente (2.768,2 km).

Sempre nel primo trimestre del 2012, l'incidenza dei km persi per sosta d'intralcio dal trasporto pubblico nella ZTL romana rispetto al totale dei km persi per la stessa motivazione nell'intera rete del trasporto pubblico romano è pari al 38,5% (rispetto al 32,4% del primo trimestre del 2011, ed al 29,7% dell'intero 2011): buona parte quindi della sosta selvaggia che determina minore servizio per il trasporto pubblico si verifica proprio dentro l'area del centro storico della città. Nell'intero 2011, i km di trasporto pubblico non effettuato per sosta d'intralcio nel centro storico sono stati pari a 8.779,1.

Non disponiamo del dato disaggregato che separa le soste selvagge dei mezzi per il trasporto merci rispetto agli autoveicoli, ma, per come leggeremo successivamente i dati sul volume del trasporto merci nel centro storico, si tratta certamente di valori su cui è significativa l'incidenza delle operazioni di carico e scarico, soprattutto nelle ore della mattina, in cui si concentra buona parte anche della domanda di servizi di mobilità da parte dei cittadini.

Accanto alla perdita di corse per sosta d'intralcio, l'altro fenomeno che danneggia il trasporto pubblico è la riduzione della velocità commerciale per aumento della congestione. Oggi a Roma, nel giro degli ultimi tre anni, la velocità commerciale del trasporto pubblico locale è peggiorata del 21%, e si attesta a 14 km all'ora, con *performances* davvero mortificanti proprio nel centro storico della città, per effetto della congestione, delle soste selvagge, dei continui cantieri, delle interruzioni, ed in assenza di interventi strutturali che riescano a garantire una maggiore efficienza nell'uso delle risorse produttive del trasporto pubblico locale, in particolare mediante l'incremento delle corsie preferenziali.

Il tema della velocità ridotta in ambito urbano è sotto gli occhi di tutti, ed assume dimensioni particolarmente rilevanti nel nostro Paese: «La velocità media attuale nei maggiori centri urbani ricorda da vicino quella raggiunta alla fine del Settecento: oscilla attorno ai 15 km/h e scende sino a 7-8 km/h nelle ore di punta»<sup>41</sup>. Va osservato che «nel trasporto pubblico locale un incremento della velocità commerciale del 10% riduce i costi nella misura considerevole del 3%»<sup>42</sup>: simmetrico effetto opposto si determina evidentemente per una riduzione della velocità commerciale, e può essere quindi stimato che, per il solo effetto di un incremento della congestione, i costi di esercizio del trasporto pubblico a Roma siano per questa ragione aumentati del 6% circa nel corso dell'ultimo triennio. In una indagine svolta a Roma dalla STA alla fine degli anni Novanta, si era stimato che nel centro storico di Roma circolavano giornalmente 25.000 veicoli merci, di cui il 60% realizzava 35.000 operazioni di carico e scarico della merce, mentre il restante 40% attraversava solo le vie centrali, senza fermarsi. Due terzi delle operazioni di carico e scarico si svolgevano la mattina, tra le 7 e le 13, e, a causa della scarsità degli stalli, il 57% delle operazioni avvenivano con sosta in doppia fila. Il 71% del totale delle consegne in centro storico riguardava la filiera HORECA (ristoranti e bar).

Nel 2007 questa indagine sul traffico merci nel centro storico di Roma è stata parzialmente aggiornata, e l'incidenza del trasporto merci nella movimentazione veicolare della ZTL è stata stimata pari al 6% del traffico complessivo (32.000 veicolo al giorno), con un incremento medio annuo pari all'1,6% dal 1999 e con un aumento dei mezzi di piccola dimensione: gli autofurgoni sino a 1,5 ton. sono saliti dal 26% al 57%, mentre i furgoni sino a 3,5 ton. sono diminuiti dal 50% al 33%, e gli autocarri sino a 8,5 ton. sono calati dal 22% al 10%<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica, *Progetto logistica urbana a Roma*, Unindustria e Camera di Commercio di Roma, dattiloscritto, 2011, p. 47.

<sup>41</sup> Confcommercio, *Verso un libro bianco sui trasporti in Italia*, 2012, p. 3.

<sup>42</sup> R. Danielis, *Il trasporto in Italia: mercati e politiche*, working paper SIET, 2012, p. 34.

<sup>43</sup> Per una rassegna su questi studi cfr. R. Danielis, E. Maggi, L. Rotaris, E. Valeri, *Le filiere della distribuzione urbana delle merci a Roma: attori ed efficienza*, working paper SIET, 2011.

**... l'esito della congestione stradale nei sistemi metropolitani è dovuto all'intenso sviluppo del tasso di motorizzazione privata, in presenza di un sistema di viabilità che non ha potuto seguire il ritmo di espansione della massa veicolare...**

Va osservato, come elemento strutturale di rapporto tra trasporto per servizio pubblico e trasporto delle merci in centro storico che, sulla base della indagine sugli accessi in ZTL del 2007, i bus ATAC ed i veicoli pesanti AMA (conteggiati assieme) pesavano meno della metà rispetto al trasporto delle merci: il 2,7% sul totale degli ingressi, rispetto al 5,7% dei veicoli merci. Le altre tipologie di veicoli vedevano, rispetto al totale degli accessi, al 5,9% dei taxi, al 27% di moto e motorini, al 58,2% delle autovetture ed allo 0,6% dei bus turistici.

Nella disottimizzazione dei flussi veicolari per il trasporto merci nel centro storico conta molto anche una struttura fortemente squilibrata dei flussi: «L'analisi rileva un forte sbilanciamento tra il traffico in entrata rispetto a quello in uscita: il centro storico attrae circa 15.000 tonnellate al giorno, mentre ne genera solo 194»<sup>44</sup>.

Rare sono le eccezioni al modello dominante di una piena accessibilità della mobilità privata, per il trasporto delle persone e delle merci, senza regolazione, ai centri urbani: Milano ne costituisce l'esempio più rilevante, con la recente definizione dell'area C, che ha esteso ulteriormente un meccanismo di tariffazione all'accesso che tende ad incidere strutturalmente sulle abitudini di consumo della mobilità cittadina.

Talora accade anche che le poche decisioni intraprese siano state definite in assenza di un sistema di valutazione e di misurazione della efficacia: «Molte misure/politiche per ridurre gli effetti negativi del trasporto merci sono state realizzate nelle città europee e nel mondo senza un assessment ex ante e non sempre sono state efficaci»<sup>45</sup>.

In ogni caso, le decisioni di *policy* non determinano comportamenti e ragioni univoche dei diversi attori che influenzano il panorama delle scelte ed i comportamenti che poi si traducono in un effetto sostanziale sul modello di mobilità: «I *policy makers* locali tendono ad intervenire, per varie ragioni, con politiche che assumono omogeneità di reazione alle politiche decise. Al contrario l'analisi effettuata mostra che c'è una rilevante eterogeneità nelle preferenze degli agenti, non solo tra i differenti tipi di agenti considerati, ma anche con riferimento ad una specifica categoria»<sup>46</sup>.

Il sistema del trasporto urbano, delle merci e delle persone, è costituito dalla complessa interazione tra forze ed interessi

differenti, i cui comportamenti non sono misurati e stimati in modo specifico.

Questo è particolarmente vero per le differenti filiere logistiche che determinano i flussi delle merci in città: «Manca una mappatura delle molteplicità dei canali distributivi e delle attività di produzione, intermediazione e commercializzazione coinvolte nell'approvvigionamento e nella distribuzione in ambito urbano delle principali categorie merceologiche che si differenziano l'un l'altra da specifici problemi e specifiche esigenze ... Manca la conoscenza di quale attore rappresenti l'anello forte di ogni catena, di quale sia il suo grado di influenza sull'organizzazione logistica degli altri soggetti coinvolti, e di quale sia il grado di efficienza privata e sociale di ciascun anello e della catena nel suo insieme»<sup>47</sup>.

Certamente, uno dei limiti essenziali si riferisce ad una asincronia di politiche e comportamenti che non analizzano simultaneamente il sistema della mobilità nel suo insieme, ma anche guardano in modo settoriale al trasporto dei passeggeri rispetto a quello delle merci in ambito metropolitano: «I piani urbani di mobilità sostenibile adottano ancora approcci che tengono conto separatamente dei flussi di passeggeri e merci, anche se vengono incoraggiate misure da entrambi i fronti; tale situazione conduce a soluzioni antagonistiche ed introduce effetti perversi che limitano l'efficienza globale della mobilità nelle città»<sup>48</sup>.

In questo assetto, il trasporto pubblico locale, inevitabilmente, non è elemento centrale di disegno di mobilità sostenibile, ma ancora un pezzo di *welfare*, oltretutto a risorse decrescenti considerata la condizione delle finanze locali, e per questo svolge un ruolo sempre più marginale.

Anche il trasporto delle merci non costituisce componente di un disegno organico di mobilità sostenibile, ma oggetto separato di discussioni che coinvolgono gli operatori del settore e di attori della catena logistica, spesso in un veto incrociato di opinioni che non conduce a decisioni da parte dei soggetti regolatori. In ogni realtà metropolitana conta l'assetto delle infrastrutture per la mobilità collettiva e l'eredità degli investimenti fatti nel passato condiziona significativamente i modelli di offerta.

A Roma la dominanza dei mezzi di superficie nella offerta di

<sup>44</sup> R. Danielis, E. Maggi, L. Rotaris, E. Valeri, *Le filiere della distribuzione urbana delle merci a Roma: attori ed efficienza*, working paper SIET, 2011, p. 7.

<sup>45</sup> A. Comi, P. Delle Site, F. Filippi, A. Nuzzolo, *Urban freight transport demanding modelling: a state of the art*, European Transport, Issue 51, 2012, p. 11.

<sup>46</sup> E. Marcucci, A. Stathopoulos, *Heterogeneity in urban freight policy impact: own account agents in Rome's LTZ*, working paper SIET, 2012, p. 12.

<sup>47</sup> R. Danielis, E. Maggi, L. Rotaris, E. Valeri, *Le filiere della distribuzione urbana delle merci a Roma: attori ed efficienza*, working paper SIET, 2011, p. 3.

<sup>48</sup> A. Trentini, A. Campi, F. Boscacci, N. Malhéné, *Shared passengers and goods urban transport solutions and public transport operators: which challenge? The case of Milan through an international comparison*, dattiloscritto, 2012, pp. 2-3



## La mobilità sostenibile di persone e cose nelle aree metropolitane: il caso di Roma



Tabella 2. Corsie preferenziali del TPL su gomma (km)  
Valori assoluti e percentuali

	Corsie preferenziali (km)	Corsie preferenziali/ Rete di TPL su gomma
Bari	5,0	1,9
Bologna	<b>3,3</b>	<b>7,8</b>
Cagliari	16,0	5,2
Catania	21,0	7,5
Firenze	23,0	5,1
Genova	30,0	4,0
Messina	7,1	1,8
Milano	92,0	22,2
Napoli	21,0	5,0
Palermo	38,0	11,4
<b>Roma</b>	<b>110,6</b>	<b>5,0</b>
Torino	65,0	10,8
Trieste	10,3	3,0

Fonte: Elaborazione Cittalia su dati ISTAT, 2009 e Carte delle Mobilità aziende di TPL

servizi di trasporto metropolitano locale, rispetto ai modelli europei che hanno privilegiato nel tempo i trasporti di massa su ferro (con le metropolitane ed i servizi ferroviari di corto raggio urbano), acuisce i problemi, in quanto mette in diretta e contestuale «competizione» mobilità pubblica e mobilità privata, concorrendo entrambi questi attori al congestionamento della viabilità, in un sistema che è promiscuo, con poche corsie preferenziali per il trasporto collettivo.

Non si tratta di una caratteristica solo del modello di rete di trasporto pubblico della Capitale: «L'Italia si distingue dagli altri Paesi europei per una storica carenza di metropolitane di reti integrate di trasporto nei bacini di traffico delle aree a maggiore pendolarismo, una prevalenza del servizio su gomma rispetto a quello su ferro, una bassa quota di utenti non solo di autobus ma anche di taxi e un uso elevato e crescente dell'auto privata nelle aree urbane»<sup>49</sup>.

L'impatto negativo di un modello di mobilità collettiva basato prevalentemente sul trasporto di superficie su gomma, in presenza di una rete infrastrutturale debole di trasporto su ferro, è ulteriormente aggravato in presenza di un territorio

metropolitano esteso: «Roma è una città che si estende per 1.290 kmq, il Comune con il territorio più grande d'Europa e che somma, come è noto, l'estensione delle nove maggiori città d'Italia»<sup>50</sup>.

Il tasso di motorizzazione privata nella Capitale è particolarmente intenso: nel 2010 circolavano oltre 1,9 milioni di auto, pari a quasi tre volte il valore di Milano (poco più di 715mila mezzi) e a circa quattro volte quello di Napoli (555mila) e di Torino (544mila).

La combinazione di un assetto infrastrutturale e di un modello di preferenze di consumo che tende sinergicamente a favorire la mobilità privata di superficie è acuito, in alcune realtà territoriali, anche da scelte di politica urbana dei trasporti che rendono ancora più radicali queste tendenze. La rarefazione delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici a Roma costituisce un vincolo rilevante per lo sviluppo della mobilità collettiva.

Nella **Tabella 2** sono messe in evidenza, per le principali città italiane, i dati di estensione chilometrica delle corsie preferenziali, messi a confronto con un indicatore che li rapporta alla rete sei servizi di trasporto pubblico locale di ciascuna città. E' evidente che, se si eccettua il caso di Milano, in cui le corsie preferenziali pesano per il 22,2% sul totale della estensione della rete del trasporto pubblico locale, in Italia il sistema delle corsie preferenziali è molto carente, in particolare a Messina (1,8%) ed Bari (1,9%), ma anche a Roma e Napoli (in entrambi i casi solo il 5% delle strade percorse dal trasporto pubblico locale sono attrezzate con corsie preferenziali). A Roma nel 2011 tale indicatore è sceso al 3%, per effetto contestuale di un incremento dei chilometri percorsi dal trasporto pubblico nelle aree periferiche e per una riduzione dei km dedicati alle corsie preferenziali.

Questo assetto riduce pesantemente la velocità commerciale del trasporto pubblico, peggiorandone le performance per i cittadini, e conducendo ad un ulteriore vantaggio competitivo per il traffico privato delle automobili, determinando per questa via un circolo vizioso dal quale è necessario uscire con azioni concrete di politica dei trasporti che vadano verso una diversa direzione.

Le lacune nella definizione ed implementazione di politiche per la mobilità sostenibile non eludono il lavoro lungo che c'è da fare sul fronte della efficienza dei gestori del servizio pubblico di trasporto locale: «Gli indicatori di *performance* dei gestori di TPL risultano in Italia tra i peggiori nel confronto internazionale, con costi operativi per km più elevati di circa un terzo e una quota di copertura degli stessi da parte dei ricavi che, anche per via delle tariffe relativamente contenute, è pari a meno di due terzi di quella registrata nella media dei paesi

<sup>49</sup> C. Bentivogli, R. Cullino, M. Del Colle, *I servizi per la mobilità urbana*, in a cura di M. Bianco e P. Sestito, *I servizi pubblici locali. Liberalizzazione, regolazione e sviluppo industriale*, Il Mulino, 2010, pp. 75-76.

<sup>50</sup> R. Morassut, *Mala Roma*, Aliberti Editore, 2012, p. 230.

**... costi di produzione elevati, bassa velocità commerciale, basse tariffe da mercato, inadeguati investimenti per il rinnovo della flotta e per la manutenzione del parco esistente: tutti questi elementi concorrono ad uno spiazzamento commerciale del servizio di trasporto pubblico locale...**

di confronto. Di conseguenza, l'ammontare dei contributi pubblici italiani per km è superiore del 57% a quello medio degli altri paesi»<sup>51</sup>.

Nell'incrocio tra assenza di coerenti politiche di sviluppo della mobilità sostenibile e persistenza di inefficienze operative

dei gestori del trasporto pubblico sta una delle chiavi di volta fondamentali per riprendere un percorso di razionalità e di attenzione al servizio svolto per i cittadini. Entrambe le gambe del tavolo sono necessarie per avviare una svolta dal punto di vista della sostenibilità, della qualità, della efficienza<sup>52</sup>.

### 3. LE POLITICHE POSSIBILI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Costi di produzione elevati, bassa velocità commerciale, basse tariffe da mercato, inadeguati investimenti per il rinnovo della flotta e per la manutenzione del parco esistente: tutti questi elementi concorrono ad uno spiazzamento commerciale del servizio di trasporto pubblico locale, che intercetta prevalentemente domanda marginale, e non incentiva i cittadini ad una diversione modale possibile solo a condizione che le *performance* siano coerenti con i bisogni della clientela.

La crisi in corso sta cambiando le carte in tavola. Maggiore propensione dei cittadini a modelli di consumo più consapevoli, elevato costo del gasolio, aspettative incerte per il futuro, stanno determinando fenomeni di diversione modale, dalla mobilità privata alla mobilità collettiva, unita anche a processo di riduzione della domanda complessiva di mobilità. Si tratterà di capire, con l'evoluzione del tempo, il carattere congiunturale o strutturale di questi processi.

È però evidente che si apre in teoria una finestra di opportunità, per attivare politiche di mobilità sostenibile, che trovano oggi una minore resistenza di attrito nelle propensioni di consumo dei cittadini. Occorre però certamente ancora lavorare molto sulla consapevolezza sociale della rilevanza di tale questione, per poter ottenere il consenso necessario alla applicazione di misure che, in prima impressione, possono apparire impopolari: «L'accettabilità sociale gioca un ruolo centrale nella formazione di una domanda per una mobilità sostenibile e nell'assicurare una effettività delle decisioni adottate»<sup>53</sup>.

D'altra parte, la mobilità delle merci nelle città, salvo rare sperimentazioni che hanno avuto sinora esiti comunque discutibili, si orienta in prevalenza verso un meccanismo che tende ad assicurare la stentata sopravvivenza degli operatori in un quadro inesistente di regole, con infinite discussioni, che spes-

so partoriscono topolini, tendenti a limitare gli accessi per fasce orarie o per tipologie di mezzi più inquinanti.

Nel mezzo, tra trasporto pubblico locale e trasporto delle merci, c'è il modello della mobilità privata su gomma, che invade spazi e territorio, con nessun reale meccanismo di internalizzazione dei costi esterni che sia tale da indurre quel sistema di incentivi e disincentivi che è l'unico regolatore possibile per indurre comportamenti diversi nelle scelte di preferenza modale dei cittadini.

Se non si affrontano contestualmente, in un disegno unitario di sistema, i tre snodi della mobilità urbana (trasporto pubblico locale, trasporto delle merci in città e mobilità privata nelle aree metropolitane) non si possono conseguire effettivamente quei mutamenti radicali negli stili di mobilità che possono essere alla base di significativi effetti di cambiamento nelle preferenze degli attori, indispensabili per affrontare temi complessi come la congestione, l'inquinamento, la vivibilità delle città.

Incamminarsi lungo un percorso che riscrive le regole della mobilità metropolitana, incardinando in un disegno di sistema trasporto passeggeri e trasporto delle merci, richiede un percorso di pianificazione e di attuazione di medio periodo, con saldezza e coerenza degli interventi che debbono essere adottati. Proprio per questa ragione si tratta di attivare un dialogo istituzionale e sociale che coinvolga tutti gli attori ed i decisori in modo tale da assicurare continuità alle iniziative che debbono essere adottate. Occorre evitare percorsi improvvisati, fughe in avanti, sperimentazioni senza capacità di radicamento: «La logistica urbana è una questione complessa perchè concerne essenzialmente la riconciliazione dei conflitti tra diversi *stakeholders*»<sup>54</sup>.

<sup>51</sup> C. Bentivogli, R. Cullino, M. Del Colle, *I servizi per la mobilità urbana*, in a cura di M. Bianco e P. Sestito, *I servizi pubblici locali. Liberalizzazione, regolazione e sviluppo industriale*, Il Mulino, 2010, p. 94.

<sup>52</sup> Su entrambi i fronti registriamo nel nostro Paese *deficit* gravi. Mentre però il tema della efficienza microeconomica degli operatori è ben chiaro alla pubblica opinione, meno evidente, se non tra gli studiosi, è la valutazione dell'impatto delle politiche della mobilità sull'efficienza industriale del trasporto pubblico: «È stata ampiamente dimostrata l'esistenza di fattori esterni alla sfera decisionale del management capaci di incidere sulla *performance* delle aziende di TPL, fattori che sovente sono individuati nelle variabili ambientali ed istituzionali», in S. Bigerna, P. Polinori, «Ambiente operativo ed efficienza nel settore del trasporto pubblico locale in Italia», Quaderni del Dipartimento di economia, finanza e statistica, Università di Perugia, Quaderno 59, maggio 2008, p. 2.

<sup>53</sup> A. Pridmore, A. Miola, *Public acceptability of sustainable transport measure: a review of the literature*, OECD, International Transport Forum, Discussion Paper 2011, n. 20, p. 15.



## La mobilità sostenibile di persone e cose nelle aree metropolitane: il caso di Roma



Definire linee strategiche di riassetto del sistema di mobilità diventa praticabile solo a condizione che siano preventivamente definiti interventi di medio periodo con caratteristiche organiche, tali da consentire ai diversi attori di questo gioco di comprendere che solo attraverso comportamenti convergenti di cambiamento è possibile conseguire risultati di riduzione della congestione, e dei costi ad essa connessi, che vanno poi a beneficio dell'intero sistema e dei diversi soggetti, passando anche per singole decisioni che apparentemente peggiorano la situazione di singoli *stakeholders*.

In questa direzione vanno le migliori pratiche europee, che conducono a risultati sideralmente distanti rispetto all'assetto della mobilità urbana in Italia ed a Roma: «La quota modale più bassa a favore delle auto si riscontra nella City di Londra (9%), vale a dire il nucleo centrale della capitale britannica, dove non a caso sono state indirizzate politiche specifiche di scoraggiamento all'uso del motore (*road e park pricing*). Lo stesso indice di ricorso all'auto, riferito all'intera area metropolitana (*Greater London*), è egualmente a livelli contenuti, e pari al 40%<sup>55</sup>.

Internalizzare i costi esterni delle modalità a peggiore impatto ambientale è la leva principale che occorre attivare per avviare un percorso di effettiva diversione modale. Innanzitutto perché il sistema della mobilità deve essere in grado di generare, secondo meccanismi di mercato, quelle risorse che prima erano a carico della finanza locale, e che la finanza locale non è più in grado di mettere a disposizione per finanziare quegli investimenti e quelle scelte gestionali che servono nel tempo a costruire un modello di mobilità sostenibile.

Far pagare l'accesso al centro storico nelle aree metropolitane alle auto private, ed ai mezzi del trasporto merci su gomma maggiormente inquinanti, è dunque una linea di azione inizialmente necessaria per attivare successivi meccanismi virtuosi. Nel caso di Roma, esistono già dispositivi tecnologici di controllo degli accessi che possono essere funzionali a scelte selettive.

Una delle barriere che si frappongono alla definizione delle politiche di controllo degli ingressi nella ZTL è, nel caso di Roma, ostacolo già superato per effetto degli investimenti realizzati negli anni precedenti. Si tratta ora di definire quelle misure opportune per strutturare misure selettive di accesso, coerenti con gli obiettivi di contingentamento che si vogliono raggiungere.

Definizione di orari di carico e scarico delle merci nel centro

storico (con contestuale destinazione di stalli dedicati a tale funzione nelle ore individuate), divieto di ingresso a veicoli inquinanti, interventi rigidi di controllo per la sosta selvaggia, allargamento delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici (ma si potrebbe pensare anche per i veicoli merci con caratteristiche a basso impatto ambientale), fanno parte di un pacchetto di azioni che potrebbero essere individuate, anche gradualmente, per orientare scelte di consumo della mobilità e del territorio a minore impatto ambientale negativo.

Certo, operando in tale direzione si paga un prezzo di impopolarità politica iniziale, ma poi si costruiscono le condizioni per un miglioramento di velocità commerciale del trasporto pubblico locale nelle aree oggi maggiormente congestionate, con l'effetto di migliorare il livello di servizio mediante una riduzione dei tempi giro e con conseguenti passaggi più frequenti alle fermate per i mezzi di superficie.

Poi c'è da ragionare su possibili sinergie che si possono attivare tra trasporto pubblico locale e trasporto delle merci in città. Uno degli snodi necessari per realizzare un modello diverso di mobilità per le merci sta nella organizzazione di una rete di *transit point* dislocata in punti strategici della città, indispensabili per organizzare in modo economicamente gestibile ed efficiente la rottura di carico, per il successivo inoltro delle merci verso il centro storico con mezzi ecologici che massimizzano il riempimento.

Sperimentazioni sono state condotte negli anni recenti, anche se sinora non si è ancora industrializzato un modello di servizio che possa mettere a sinergia trasporto rete del trasporto collettivo delle persone e sistema della logistica di distribuzione urbana.

A Milano ATM nel 2005 ha lanciato il prodotto *Cityplus*, che ha gestito sino a 200 consegne per 3.000 diverse destinazioni, per poi entrare in una fase declinante per la impossibilità ad utilizzare alcune rimesse in funzione di *transit point* per le merci destinate alla distribuzione. RATP a Parigi offre un servizio di consegna delle merci (*Cityssimo*) che integra la rete del trasporto collettivo con i sistemi di distribuzione urbana delle merci<sup>56</sup>.

Ci si scontra, nella dinamica di queste sperimentazioni, anche con il ruolo degli operatori professionali del trasporto (in particolare degli spedizionieri e dei corrieri espresso di dimensioni nazionali ed internazionali), che hanno ovviamente effettuato i propri investimenti - in depositi, mezzi ed uomini - per costruire una rete la cui forza primaria è costituita dal

<sup>54</sup> Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica, *Progetto logistica urbana a Roma*, Unindustria e Camera di Commercio di Roma, dattiloscritto, 2011, p. 19.

<sup>55</sup> ISFORT-ASSTRA, *All'ombra della crisi. Nono rapporto sulla mobilità urbana in Italia*, 2012, p. 132.

<sup>56</sup> Per una rassegna su queste sperimentazioni di integrazione tra trasporto pubblico locale e distribuzione urbana delle merci cfr. A. Trentini, A. Campi, F. Boscacci, N. Malhéné, *Shared passengers and goods urban transport solutions and public transport operators: which challenge? The case of Milan through an international comparison*, dattiloscritto, 2012.

**... uno degli snodi necessari per realizzare un modello diverso di mobilità per le merci sta nella organizzazione di una rete di transit point dislocata in punti strategici della città, indispensabili per organizzare in modo economicamente gestibile ed efficiente la rottura di carico...**

rapporto diretto con il cliente e dagli indici di performance, anche talora a discapito della ottimizzazione dei carichi. Si tratterebbe di costruire con questi soggetti, assieme alla distribuzione commerciale, un tavolo di condivisione che consenta di superare gli egoismi di breve termine per costruire un progetto di riorganizzazione, i cui vantaggi, nella prospettiva, sono nell'interesse di tutti.

Sperimentazioni di questa natura sarebbero più efficaci nel quadro di una politica organica della mobilità urbana sostenibile, che stenta a decollare per una mancanza di visione sistemica tra i diversi comparti che la formano. L'assenza di un quadro organico di regolazione e di un indirizzo univoco al quale orientare i comportamenti degli attori del sistema della mobilità è il punto d'attacco necessario per affrontare con consapevolezza ed efficacia il futuro delle metropoli.

L'intreccio tra catene lunghe della mobilità e colli di bottiglia delle catene corte del trasporto è uno snodo indispensabile da affrontare. Tale tema è nell'agenda delle politiche europee di trasporto sostenibile. Si legge nell'ultimo Libro Bianco della Commissione Europea: «È necessario riorganizzare in modo più efficiente l'interfaccia tra il trasporto merci di lunga distanza e quello relativo all'ultimo miglio, con l'obiettivo di limitare le consegne individuali»<sup>57</sup>.

Una possibile linea di azione, che richiede analisi ed approfondimenti non possibili ovviamente in questa sede, è quella di valutare la possibilità di utilizzare siti dismessi, o siti produttivi con capacità di spazi residui non saturi, delle rimesse dei gestori del trasporto pubblico locale, consentendo da un lato a queste aziende di mettere a reddito *asset* oggi parzialmente utilizzati, e dall'altro agli operatori del settore delle merci di disporre potenzialmente di siti posti spesso in quadranti strategici del sistema di mobilità cittadina.

Insomma, sino a quando non si avrà la capacità, e la forza di visione, per guardare al modello di mobilità urbana come ad un ambito sistemico, si continueranno a perseguire politiche settoriali prive di visione unitaria, con l'effetto di inseguire la superficie dei problemi.

Molti studiosi ed analisti convergono su questo approccio: «Si rende necessario un governo integrato della mobilità a livello locale, con l'utilizzo di strumenti quali l'incremento delle corsie preferenziali per il trasporto pubblico e delle ZTL, il *road pricing*, i sistemi tariffari integrati, il pagamento della sosta, ecc.. Il miglioramento di questi fattori di contesto accrescerebbe significativamente l'efficienza del servizio, riducendo i

tempi di attesa e aumentando la velocità media sia per i taxi sia per il TPL»<sup>58</sup>.

In assenza di un approccio integrato al trasporto in ambito urbano, ciascun segmento di mobilità continuerà a boccheggiare alle prese con i propri vincoli, e l'unico effetto certo sarà quello di rendere le nostre città sempre più prigioniere del traffico, della congestione, dell'inquinamento.

Emergono così costi per la collettività che ciascuno di noi è in grado di contabilizzare in funzione della propria condizione individuale, di cittadino o di impresa, senza però una presa di coscienza sul valore unitario di un processo che deve essere necessariamente visto come un sistema di vasi comunicanti che interagiscono strettamente.

Visione utopica? Assenza di consapevolezza sui vincoli che oggi sono presenti per effetto della sommatoria degli interessi delle diverse *constituencies*? È molto probabile. Ma resteremo tutti noi prigionieri di una storia del passato che non costruirà mai nessun futuro.

E allora forse, proprio perché siamo arrivati al capolinea di un modello di sviluppo, è necessario cominciare ad immaginare un disegno diverso, mettendosi tutti in discussione, nell'interesse del bene collettivo che è la vivibilità delle nostre città.

L'attivazione delle leve e degli strumenti di politica fiscale, secondo la Commissione Europea, costituisce punto di ingresso per articolare una diversa e più efficace politica dei trasporti: «I diritti e le tasse oggi applicate al settore dei trasporti devono essere ristrutturare in direzione di una più diffusa applicazione dei principi *chi utilizza paga e chi inquina paga*»<sup>59</sup>.

Principi che sono corretti sotto il profilo della definizione generale debbono però essere calati nella concreta misurazione economica e nella analisi di fattibilità, ricorrendo a strumenti preventivi di analisi costi benefici. Va difatti osservato che i «sistemi di congestion charge sono costosi da gestire (dal 10 al 30% dei ricavi generati) e sono giustificabili solo laddove la congestione è davvero rilevante»<sup>60</sup>.

Costruire gradualmente un diverso modello della mobilità urbana, ricucendo preferenze per la mobilità collettiva rispetto a quella individuale, può costituire anche occasione per recuperare spazi di miglioramento tangibile nelle relazioni sociali e nella vivibilità del tessuto metropolitano.

«Lo spirito delle città è formato dall'accumularsi di minuscole relazioni quotidiane con l'autista dell'autobus, gli altri pendolari, il giornalista, le cameriere dei caffè, ed alle poche parole, dai cenni di saluto, dai premurosi piccoli gesti che spianano gli

<sup>57</sup> Commissione Europea, *Libro Bianco. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti*, COM (2011) 144 def., p. 9.

<sup>58</sup> C. Bentivogli, R. Cullino, M. Del Colle, *I servizi per la mobilità urbana*, in a cura di M. Bianco e P. Sestito, *I servizi pubblici locali. Liberalizzazione, regolazione e sviluppo industriale*, Il Mulino, 2010, pp. 116-117.

<sup>59</sup> Commissione Europea, *Libro Bianco. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti*, COM (2011) 144 def., p. 17.

<sup>60</sup> S. Perkins, *Green growth and transport*, OECD, International Transport Forum, Discussion paper n. 11, 2011, p. 12.



## La mobilità sostenibile di persone e cose nelle aree metropolitane: il caso di Roma



### IL QUADERNO 22 DEL FREIGHT LEADERS COUNCIL

## Le aree metropolitane al microscopio della logistica

*È nelle città che vive il 70% della popolazione e si forma l'85% del PIL. Ma la congestione e l'inquinamento urbani gravano sulla produzione con costi che frenano la competitività delle imprese, oltre a comportare gravi rischi - e costi in proporzione - per l'ambiente, per la salute e per l'incolumità dei cittadini.*

*La city logistics - la città logistica - o, secondo una terminologia ancor più recente, la smart city può contribuire a ridurre incisivamente tali costi, razionalizzando la mobilità delle merci nelle aree metropolitane: è questo il tema al quale è dedicato il 22° Quaderno del Freight Leaders Council, dal titolo «Accessibilità, distribuzione urbana e mercato della logistica».*

*L'ampio studio individua le criticità del trasporto urbano delle merci, che impediscono di avviare un vero e proprio sistema di trasporto sostenibile, nella mancanza di coordinamento tra i diversi soggetti che vi operano, le risposte soltanto limitative delle amministrazioni pubbliche, la scarsa accessibilità delle aree urbane, la prevalenza del conto proprio (più dispersivo e incontrollabile) sul conto terzi (più professionale e regolamentato).*

*Il Quaderno del FLC - come di consueto nella tradizione delle ricerche dell'associazione - non si limita a diagnosticare la malattia, ma propone anche alcune terapie per favorire una razionalizzazione del trasporto delle merci nelle città: la principale è la maggiore diffusione dei sistemi intelligenti di trasporto (ITS) che possono consentire una gestione efficace che riduca i viaggi a vuoto, prenoti gli stalli per il carico e lo scarico, «dialoghi» con le infrastrutture di transito, indirizzi i mezzi lungo le direttrici meno trafficate, ne tracci il movimento in modo da poter intervenire tempestivamente in situazioni d'emergenza.*

*Gli ITS, tuttavia, hanno bisogno di essere accompagnati da politiche selettive che non si limitino a divieti di circolazione, ma regolino gli accessi in base al tipo di veicolo, alla sua vetustà, al tipo di merce, alle fasce orarie e così via, incentivino il rinnovamento del parco veicoli, creino nuove infrastrutture materiali (transit point) e informatiche.*

*Il documento raccomanda anche il recupero della ferrovia leggera di superficie, finora trascurata, nonostante il trasporto ferroviario delle merci in città garantisca, non solo grandi fattori di carico ed economie di scala, ma anche facilità di accesso ed uscita dai centri urbani oltre alla possibilità di trasportare le consegne direttamente all'interno dell'ultimo miglio.*

aspri spigoli della vita urbana»<sup>61</sup>.

Si tratta di recuperare un tratto gentile nelle relazioni sociali che è premessa per guadagnare qualità della vita. E, considerato il tempo crescente che tutti noi trascorriamo negli spostamenti pendolari della nostra esperienza quotidiana, stiamo parlando di una fetta consistente della nostra esistenza metropolitana.

Una frontiera della discussione pubblica dei prossimi decenni, in Italia e nel mondo, tornerà ad essere quella del diritto nelle città: «Il diritto alla città è molto più che un diritto di accesso, individuale o di gruppo, alle risorse che la città incarna: è il diritto di cambiare e reinventare la città in modo più conforme ai nostri intimi desideri. È inoltre un diritto più collettivo che individuale, poiché reinventare la città dipende inevitabilmente dall'esercizio di un potere collettivo sui processi di urbanizzazione»<sup>62</sup>. È una sfida complessa ed ardua, che allarga i confini del diritto alla mobilità, per diventare un ripensamento dei modelli di vita sociale negli ambiti metropolitani del nostro tempo. Serve però accettare, interpretare e comprendere questa nuova frontiera.

In caso contrario, saremo inevitabilmente destinati ad un futuro di mobilità insostenibile, per le merci e per i passeggeri, fattore che non solo inciderà sulla qualità della vita, ma anche sulla sostenibilità dello sviluppo economico metropolitano. ■

**Pietro Spirito**

Pietro.Spirito@atac.roma.it

<sup>61</sup> Z. Bauman, *Fiducia e paura nelle città*, Bruno Mondadori, 2005, p. 77.

<sup>62</sup> D. Harvey, *Il capitalismo contro il diritto alla città*, Ombre corte, 2012, p. 8.

# La IV campagna per la sicurezza dell'autotrasporto: innovativa nella tradizione

*L'ultima Campagna di comunicazione promossa dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, che si sta avviando a conclusione, ha ribadito i concetti di fondo delle precedenti iniziative: la sicurezza sulle strade nasce dal rispetto reciproco tra i diversi utenti. Ma gli strumenti di comunicazione sono stati quelli più «giovani» e «per i giovani»: internet e i socialnetwork, le radio e il cinema.*

di **UMBERTO CUTOLO**

**L**A IV CAMPAGNA PER LA SICUREZZA STRADALE dell'autotrasporto (promossa per la prima volta senza *partner*, a conferma dell'indipendenza del messaggio veicolato) dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, che si sta avviando a conclusione proprio in queste settimane, si è collocata pienamente, quanto ai contenuti,

nel solco delle tre iniziative precedenti, ma ha voluto introdurre, nelle sue modalità, un'approccio di comunicazione estremamente innovativo, più aderente ai tempi correnti, ma anche maggiormente indirizzato all'esterno del mondo dell'autotrasporto e in particolare ad una fascia di destinatari (*target*) più «mirata»: l'opinione giovanile.

## I CONTENUTI: IL RISPETTO E LA CONDIVISIONE NELLA SFERA DEI SENTIMENTI

Il tema della campagna 2010-2012 è costituito dalla parola «TrasporTiAmo», scomposta graficamente in tre segmenti, gli ultimi due dei quali, «Ti» e «Amo», riprendono la tematica di fondo promossa nelle precedenti campagne di comunicazione. Fin dalla prima (2001-2003), lo *slogan* intorno a cui ruotavano tutte le iniziative era, infatti, «Siamo tutti sulla stessa strada», un concetto di condivisione dell'utilità e dei rischi nell'uso delle infrastrutture stradali da parte di tutti i suoi utenti, dai camionisti agli automobilisti, dai ciclisti ai motociclisti. Ancor più esplicito lo slogan della seconda campagna (2006),

«TIRispetto», che invitava gli stessi utenti della strada a avere rapporti di collaborazione e di comprensione reciproche perché da questi atteggiamenti scaturiscono le migliori condizioni per la sicurezza stradale.

Dopo la campagna del 2009 impostata sulla diffusione internazionale di questi stessi valori, le ultime iniziative sono, dunque, di piena conferma della linea sostenuta in tutte le campagne, come risulta dallo slogan prescelto che, evocando la sfera dei sentimenti, inserisce il fattore emotivo come elemento della condivisione e del rispetto.

## LE MODALITÀ: L'ARTE E LE TECNOLOGIE

La componente innovativa di questa IV campagna risiede nelle modalità prescelte per la comunicazione, orientate su due direttrici: quella della sensibilità artistica, per raggiungere il pubblico tradizionale e quella dei *social network* (e comunque dell'universo *on line*, dal sito istituzionale all'impiego di *Youtu-*

*be*), delle radio commerciali e dei locali di svago per raggiungere il pubblico più giovane, nella convinzione che i messaggi ricevuti nell'età formativa sono quelli che vengono assimilati più facilmente e si radicano più profondamente, convalidandosi nel tempo.

## LA CAMPAGNA: OTTO AZIONI MIRATE

Nel dettaglio, la campagna, sotto il titolo «TrasporTiAmo», si è rivolta al grande pubblico - e non solo agli operatori del settore - puntando su uno *slogan*, «Guidati dalla passione», che

coniuga professione e sentimenti, proprio per sottolineare il mondo di valori che accomuna gli autotrasportatori, con il loro impegno fatto di sacrificio e responsabilità, alla gente comune,

## La IV campagna per la sicurezza dell'autotrasporto: innovativa nella tradizione



che dal trasporto delle merci trae quotidianamente benefici. Le strade, infatti, diventano e vengono percepite più sicure non solo se ci sono maggiori controlli, ma anche se tutti i loro utenti hanno in sé radicato il senso del rispetto reciproco, ponendosi alla guida in stato di perfetta salute e coscienza, conoscendo e rispettando leggi e regolamenti, avendo assoluta padronanza del mezzo di trasporto condotto.

Da questo punto di vista la Campagna ha presentato l'autotrasportatore come un esempio da imitare, evidenziandone il ruolo di promotore di buone pratiche, anche attraverso la diffusione della cultura della strada e del valore del rispetto per la propria vita e quella altrui.

In questa chiave, la IV Campagna per la sicurezza dell'autotrasporto ha messo, pertanto, in campo una serie di iniziative.

### 1. CARICHI DI SICUREZZA

300 veicoli di aziende italiane leader sono stati brandizzati sul retro dal logo «TrasporTiAmo» e hanno portato sulle strade italiane una serie di messaggi positivi: «Fidati di me, nessuno conosce meglio la strada», «Da quassù vedo prima i pericoli, segui i miei movimenti», «Anche la strada ha bisogno dei suoi giganti buoni»

### 2. TRASPORTIAMO VALORI

Ventinueve veicoli sono stati trasformati in opere d'arte in movimento: le principali aziende del settore hanno messo a disposizione i propri mezzi sulle cui fiancate un gruppo di giovani artisti ha riprodotto un'immagine rappresentativa del proprio ideale di sicurezza stradale. I veicoli, una volta allestiti, circoleranno finché i proprietari non decideranno di rimuovere la pellicola; il che vuol dire che il messaggio di «TrasporTiAmo», nella sua forma artistica, potrà continuare per mesi - e in molti casi per anni - ad essere veicolato lungo le strade d'Italia e d'Europa.

### 3. UN'INIZIATIVA PER LE SCUOLE

Un trentesimo veicolo, a conclusione della campagna sarà

allestito con il disegno di un bambino della scuola primaria che sarà scelto fra una serie di istituti scolastici elementari di Roma che hanno aderito alla campagna.

### 4. CARTOLINE DAL NOSTRO MONDO

510.000 cartoline da collezione sono state messe in distribuzione in 2.500 locali di una serie di città italiane per un target potenziale di 17 milioni di persone. Diversi i locali interessati: dai *lounge bar* ai ristoranti, dai centri *fitness* ai cinema, dalle librerie ai centri benessere, dai teatri, alle agenzie di viaggi, dalle enoteche alle birrerie, dai caffè alle trattorie, dai ristoranti etnici agli *shop* più di tendenza. Sulle cartoline erano stampati *slogan* come: «Esiste un lavoro in grado di muovere tutti gli altri», «Per preparare una prelibatezza ci vuole uno *chef*, per portare in cucina il miglior cibo ci vuole un autotrasportatore», «Per dettare moda ci vuole uno stilista, per portare in passerella l'ultima collezione ci vuole un autotrasportatore».

### 5. WEB E SOCIAL NETWORK

Con il *web* i messaggi di TrasporTiAmo hanno avuto una diffusione «virale». Sul sito [www.trasportiamo.eu](http://www.trasportiamo.eu) sono state pubblicate tutte le informazioni aggiornate sulle attività e le iniziative della Campagna, nonché una nutrita rassegna stampa. Ma è la campagna Facebook che ha riscosso un grande successo: i *post* caricati in bacheca sono spunti di riflessione molto aperti e piuttosto «ecumenici», in cui si sottolinea l'umanità del trasportatore e l'importanza di capire che «siamo tutti sulla stessa strada». L'idea di veicolare messaggi e immagini attraverso il camion ha ottenuto un ottimo riscontro da parte degli utenti del *social network*, con 17.920 «Mi piace» e 4.864.575 persone raggiunte da febbraio 2012, data dello sbarco di TrasporTiAmo su Facebook.

È stato anche creato «TrasporTiAmo Channel», visibile su «Youtube», dove sono stati pubblicati tutti i filmati relativi alla campagna, dalla conferenza stampa di presentazione ai programmi televisivi che hanno parlato dell'iniziativa.

### 6. MESSAGGI RADIOFONICI

La campagna è approdata anche sul mezzo di comunicazione per eccellenza di chi si muove sulle strade italiane. Ventidue emittenti a copertura dell'intero territorio nazionale hanno trasmesso tra luglio e ottobre lo spot radio della Campagna attraverso una pianificazione che ha previsto la trasmissione di un totale di 2.640 *spot* di 30 secondi. Il messaggio sottolinea il ruolo che ogni giorno 100 mila imprese di autotrasporto svolgono per i cittadini e invita a seguire la Campagna su Facebook.

### 7. PRODUCT PLACEMENT

Due dei tir con le opere degli artisti della campagna appaiono in altrettanti film in distribuzione nelle sale ci-

La IV Campagna per la sicurezza è stata organizzata da **T Communication**, una multinazionale italiana specializzata nella creazione e strutturazione di eventi di comunicazione non convenzionale anche su piattaforme digitali. Nata nel 2001 con un portafoglio clienti nazionali e internazionali, l'agenzia s'è specializzata nello sperimentare formule di comunicazione non convenzionale attraverso un nuovo approccio interdisciplinare su più canali che fonde le più avanzate tecniche di comunicazione, marketing, formazione, ricerca scientifica e vendita al fine di offrire ai clienti un prodotto verificabile. T Communication è stata la prima agenzia in Italia ad introdurre l'ambient advertising e la guerrilla marketing, diventandone market leader.

nematografiche italiane: uno, «Viva l'Italia», diretto da Massimiliano Bruno, con Michele Placido, rivolto al grande pubblico, l'altro «d'autore» - costituisce l'esordio alla regia di Alessandro Gassman - intitolato «Roman e il suo cucciolo». Gassman ha avuto parole di apprezzamento per il mondo dell'autotrasporto. «Il mio rapporto da guidatore di automobile con i giganti delle autostrade», ha dichiarato durante le riprese, «è di profondo rispetto» ed ha aggiunto: «Chi guida un tir immagino abbia una capacità di guida superiore alla mia sicuramente. Ci sono molti luoghi comuni sui camionisti, uno di quelli che io ho seguito - e che devo dire viene confermata dalla realtà - è che dove si fermano i camionisti a mangiare si mangia bene, onestamente io lo faccio e ne ho sempre ricavato grande soddisfazione».

## 8. I CONVEGNI

Accanto alle iniziative di taglio innovativo, è stato tuttavia ritenuto opportuno riprendere, sia pure in maniera limitata, la tradizione dei pubblici dibattiti che costituiscono pur sempre un momento di confronto e di coinvolgimento all'interno del mondo dell'autotrasporto per mettere a fuoco le tematiche più pressanti in materia di sicurezza. Un primo convegno si è svolto a Napoli, il 9 luglio 2012, ed ha avuto per tema «La sicurezza dell'autotrasporto nelle aree urbane: l'ultimo miglio», un secondo dibattito si è tenuto a Verona, il 30 novembre, sotto il titolo «La sicurezza dell'autotrasporto: i controlli su strada», mentre è ancora in allestimento l'evento conclusivo della campagna che vedrà i «tir d'autore» sfilare, a metà dicembre, in una prestigiosa area pubblica della Capitale.

La Campagna, tuttavia, non si concluderà con l'ultimo evento. Prima di tutto perché, come detto più sopra, i veicoli brandizzati e i «tir d'autore» continueranno a circolare sulle strade italiane - e non solo - per molto tempo ancora. In secondo luogo perché a conclusione delle iniziative programmate scatterà un monitoraggio per verificare il loro impatto sia sulla pubblica opinione generale che sui giovani cui la IV campagna per la sicurezza dell'autotrasporto è particolarmente indirizzata. ■

**Umberto Cutolo**  
u.cutolo@mclink.it

## Un mondo di valori

*Il mondo che viaggia su gomma assume una nuova definizione: le merci diventano valori, i chilogrammi di carico diventano idee, i pacchi diventano emozioni.*

*Non più il trasporto su gomma come settore fonte di disagi, ma come anello fondamentale della catena della vita quotidiana, primo ed indispensabile pilastro su cui costruire il mondo che ci circonda. Un autotrasportatore protagonista positivo della vita di tutti noi, tutti i giorni e per tutte le necessità.*

### Un fratello più grande

*L'autotrasportatore conosce la strada meglio di chiunque altro, capisce e sa quando qualcosa non funziona. Per questo, nessuno meglio di lui potrà proteggerci dai pericoli e prenderci per mano quando non sappiamo come comportarci.*

### Un compagno di viaggio

*Quando intraprendiamo un nuovo viaggio, vogliamo qualcuno al nostro fianco per condividere gioie e imprevisti, culture ed avventure, pensieri ed emozioni. L'autotrasportatore può accompagnarci: non più soltanto un vettore, ma un compagno di viaggio per chiunque voglia condividere con lui emozioni e realtà straniere.*

### Un postino del nostro mondo

*Ogni giorno ci circondiamo di oggetti e prodotti affinché rendano migliore la nostra vita. Cosa c'è dietro questi oggetti? Uno stilista che ha disegnato il nostro vestito, un agricoltore che ha raccolto i frutti migliori? L'autotrasportatore fa sì che quel vestito e quel frutto entrino nelle nostre case. Per questo l'autotrasportatore è un vero e proprio volano dell'economia, un postino della realtà che ci circonda.*

### Un ambasciatore della sicurezza

*La strada è luogo di incidenti, di litigi, di timore. La paura della strada colpisce tutti. Ma l'autotrasportatore può aiutarci a vivere la strada in maggiore sicurezza attraverso i suoi strumenti del mestiere. Mezzo ed autotrasportatore possono diventare portavoce e traino della sicurezza stradale, attraverso un sistema di collaborazione con gli automobilisti che consenta una migliore convivenza.*

### Un carico di valori ed emozioni

*L'autotrasportatore è un uomo prima che un professionista, un uomo di famiglia, una padre e un marito. Si emoziona e ci emoziona: sono i suoi viaggi che ci permettono di scartare i nostri regali, di curare la nostra famiglia, di costruire le nostre case. Grazie al suo camion, non trasporta più semplici merci, ma ci consegna pezzi della nostra vita, che si arricchiranno di ricordi regalandoci le emozioni del quotidiano.*