

Sistemi di Logistica

TRIMESTRALE ON LINE DI ECONOMIA DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI DIRETTO DA ROCCO GIORDANO

SISTEMI DI LOGISTICA

Anno VI - n.2

Giugno 2013

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@giordano-
associati.com

Editore

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

Pochi, maledetti e subito

Questo numero di «Sistemi di Logistica» esce a poche settimane dalla conclusione di una delle crisi di governo più tormentate della storia della nostra Repubblica, apertasi con le elezioni del 24 febbraio che hanno delineato un quadro nuovo per la governabilità, aggiungendo alla già gravissima crisi economica un'altrettanto difficile crisi politica.

È inevitabile che in una simile contingenza la nascita del governo di Enrico Letta abbia, per come si erano messe le cose, del miracoloso.

Ma, stretto dalla necessità di coniugare la riduzione del debito con il reperimento di risorse, l'abbassamento della pressione fiscale con il rilancio dell'economia e dell'occupazione, le pressioni di alleati che chiedono il rispetto dei propri (diversi e spesso contrapposti) impegni elettorali con il freno che Europa e mercati tirano ad ogni stormir di spesa, il vero miracolo per Letta sarebbe quello di ricondurre a ragione questo coacervo di contraddizioni.

Per parte nostra non possiamo augurarci che la ringiovanita squadra di governo capisca che la logistica non è solo infrastrutture e che ottimizzare il sistema dei trasporti è possibile a costi contenuti e con vantaggi esponenziali.

Non ci sono contraddizioni da sanare o opposti da conciliare, ma solo interventi da attuare, con soldi che dovrebbero avere quei tre requisiti che venivano chiesti 60 anni fa nella sgangherata Italia della ricostruzione: pochi, maledetti e subito. **[U.C.]**

in questo numero...

EDITORIALE

- 2 L'assetto economico-logistico globale: il ruolo dell'Italia** [Rocco Giordano]

POLITICA DEI TRASPORTI

- 4 Lettera aperta al ministro Lupi e al vice ministro De Luca: la mobilità, un quadro in continuo mutamento** [Rocco Giordano]

LOGISTICA

- 12 La criticità della catena logistica legata alle operazioni doganali nei terminali portuali** [Domenico Gattuso, Rosario Barresi, Giulio Ferraro]

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- 28 Oltre l'automobile: scenari di cambiamento nelle preferenze di mobilità ed impatto sulle politiche urbane dei trasporti** [Pietro Spirito]

POLITICA DEI TRASPORTI

- 29 Trasporti e mobilità: un contributo all'agenda del Presidente della regione Lombardia** [Andrea Boitani, Marco Ponti, Giorgio Spatti]

SICUREZZA

- 34 Dopo 12 anni l'autotrasporto è più familiare: le tappe delle campagne promosse dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori**

LOGISTICA

- 51 Lo sviluppo del Mezzogiorno in una visione euro-mediterranea** [Vincenza Molvetti]

L'ANALISI DEGLI SCAMBI NEL MEDITERRANEO ALLA LUCE DEL GIOCO POLITICO INTERNAZIONALE

L'assetto economico-logistico globale: il ruolo dell'Italia

di ROCCO GIORDANO

Manca una visione strategica da parte dell'Italia nel contesto economico globale

Negli ultimi anni abbiamo posto a base dei nostri studi inerenti il processo di globalizzazione e gli effetti sul sistema dei trasporti e della logistica, la mancanza di una visione strategica da parte dell'Italia nel contesto economico mondiale. Lo strabismo diventa sempre più acuto. Negli anni non abbiamo definito né una posizione geo-economica, né tantomeno una posizione geo-politica. Sul versante economico, soprattutto sul piano della logistica pubblica, è ignorata dagli addetti ai lavori la intensificazione degli scambi con il bacino del Mediterraneo, mentre si mantiene vigile l'attenzione da parte degli imprenditori privati. Il quadro degli scambi al 2011 è il seguente:

ITALIA NO	ITALIA NE	ITALIA CENTR.	SICILIA	SARDEGNA	PUGLIA	CAMPANIA	ALTRE SUD
35,3%	22,3%	14,2%	11,7%	8,5%	3,4%	3,1%	1,5%

L'interscambio complessivo risulta dunque così distribuito:

- L'area che totalizza più quote di traffico è l'Italia del Nord Ovest, con 19.260 milioni di euro. Questa è anche l'area che registra complessivamente (*oil* e non) gli scambi più intensi con il *South Med* e con l'*East Med*. Segue l'Italia del Nord Est con 12.185 milioni di euro.
- L'Italia del Nord Ovest si conferma anche al netto dei prodotti energetici il leader generale con 14.723 milioni di euro. Segue l'Italia del Nord Est con 10.485 milioni di euro.

Considerando invece unicamente l'interscambio energetico si avrebbe il seguente schema:

ITALIA NO	ITALIA NE	ITALIA CENTR.	SICILIA	SARDEGNA	PUGLIA	CAMPANIA	ALTRE SUD
21,0%	6,1%	12,0%	29,0%	23,0%	3,0%	2,2%	4,0%

L'area che totalizza più quote di traffico è quindi la Sicilia con 5.673 milioni di euro. La Sicilia è poi il *partner* chiave sia per il *South Med* (4.189 milioni di euro), che per l'*East Med* (1.152 milioni di euro), che per l'*Adriatic Med* (332 milioni di euro). Nell'ambito energetico Sicilia e Sardegna assieme rappresentano il Sud Italia al 93% grosso modo in tutte le aree mediterranee.

I settori manifatturieri interessati 

I settori manifatturieri più interessati dall'interscambio mediterraneo sono il tessile, i metalli, i prodotti chimici, i mezzi di trasporto. Il più alto valore di interscambio è dato proprio dal tessile, con circa 6 miliardi di euro. Seguono i metalli (4,8 miliardi di euro), e la chimica (3,3 miliardi di euro). Segmentando il dato si ha:

- **South Med:** tessile, metalli, prodotti chimici.
- **East Med:** trasporti, tessile, metalli, prodotti chimici.
- **Adriatic Med:** tessile, metalli, prodotti chimici, trasporti.

Sul piano geo-politico basta ricordare quello che stanno facendo le grandi potenze in particolare Cina e Stati Uniti. Il nuovo presidente della Cina Xi Jinping nel mese di marzo quando è giunto in Africa ha detto testualmente: «La Cina punta sull'Africa per superare l'economia USA nel 2016 assicurandosi le materie prime e le esportazioni». Quello che viene definito il neo-colonialismo della Cina è giustificato da parte cinese come strategia di mutuo vantaggio in quanto lo sviluppo cinese arricchisce gli africani abbassando i rischi di «instabilità» sociale. Questa è la testimonianza di quanto andiamo ripetendo da anni. Il ciclo economico dei prossimi anni determina un forte impatto sul processo logistico che sarà così caratterizzato: i 9 grandi filoni di estrazioni minerarie sono bloccati dai Cinesi. Le materie prime africane subiscono il processo di trasformazione nelle fabbriche cinesi per poi esportare i prodotti finiti nel blocco occidentale (Europa e Stati Uniti). Alla fine di questo progetto globale il *surplus* finanziario viene in parte utilizzato nella sottoscrizione del debito pubblico americano, che serve per tenere alta la propensione al consumo (dei beni prodotti nel *Far East*)!



**La totale
assenza
dell'Italia** 

Nel frattempo per «spezzare» questa spirale gli USA lavorano sul piano geo-politico-militare di intesa con l'asse franco-tedesco per destabilizzare l'assetto politico dei Paesi soprattutto dell'area mediterranea e ristabilire un «nuovo ordine» economico globale.

In questo scenario va registrata la totale assenza dell'Italia che ha non poche ragioni per far valere la sua posizione geografica capace di fare dell'Italia la grande piattaforma logistica europea, e facendo del Mezzogiorno quello che in Germania è stato fatto dalla Rhiner attraverso la logistica.

Noi siamo convinti che questa posizione «naturale» dei Paesi della fascia del Mediterraneo sia stata e sarà sempre più indebolita dal «gioco» politico internazionale soprattutto in casa europea. Dunque è il caso di chiedersi: non è che il destino di Spagna-Italia-Grecia con Portogallo e Cipro obbedisce ad un «nuovo ordine» economico politico europeo? ●

Rocco GIORDANO
rocgior@libero.it

UN TEMA DOMINANTE PER LA NOSTRA ECONOMIA, A FRONTE DI UNA CRISI ECONOMICA. FINANZIARIA E GESTIONALE

Lettera aperta al ministro Lupi e al vice ministro De Luca: la mobilità, un quadro in continuo mutamento

di ROCCO GIORDANO

Il quadro complessivo del settore mostra vari segnali di richieste di cambiamento che lasciano prefigurare un diverso assetto del mercato e, al tempo stesso, nuovi impegni della ricerca sui trasporti. Sono infatti in corso profonde modifiche di scenario dal punto di vista istituzionale, economico ed industriale.

L TEMA DELLA MOBILITÀ È ORMAI DIVENTATO un tema dominante della nostra economia, di contro si registra il perdurare di uno stato di crisi economico-finanziario-gestionale che riguarda le sfere degli investimenti e dei servizi. Le trasformazioni istituzionali, tecnologiche ed economiche del settore in atto nel Paese e, ancor più, a livello comunitario motivano la necessità di proseguire le ricerche per un sistema della mobilità capace di soddisfare, sotto il vincolo delle sempre minori risorse, i bisogni della mobilità viaggiatori e merci.

Malgrado la notevole mole di risorse destinate al settore trasporti negli anni, la qualità dei servizi e la produttività delle imprese risultano, in generale, insoddisfacenti; il sempre più difficile ricorso alla motorizzazione privata richiede un servizio pubblico sempre più efficiente e competitivo per essere concorrente vincente. Gli ingenti contributi pubblici per ripianare i disavanzi di esercizio, la scarsa competitività delle imprese di trasporto sul mercato internazionale possono essere considerate come conseguenze dirette o indirette di questi fenomeni.

La scarsa competitività delle imprese di trasporto viaggiatori e merci italiane, trova conferma dai riscontri nel confronto degli indici di produttività ed efficienza di imprese analoghe europee sia nel settore viaggiatori che merci. A livello internazionale i saldi della bilancia dei pagamenti mostrano un deficit che si aggrava nel settore dei trasporti, mentre l'indice generale è positivo.

Il quadro complessivo del settore mostra vari segnali di richieste di cambiamento che lasciano prefigurare un diverso assetto del mercato e, al tempo stesso, nuovi impegni della ricerca sui trasporti. Sono infatti in corso profonde modifiche di scenario dal punto di vista istituzionale, economico ed industriale.

A livello istituzionale, si segnala la necessità di ridurre l'eccessiva frammentazione dei trasporti con una ricentralizzazione di alcuni compiti riguardanti la rete primaria infrastrutturale e quella dei servizi di scala nazionale ed internazionale.

Le trasformazioni in atto a livello internazionale, e ancor più nel nostro Paese, pongono agli operatori del settore - Pubblica Amministrazione, imprese di gestione, industrie produttrici di mezzi e sistemi - sfide nuove alle quali è difficile, se non impossibile, far fronte, senza un'adeguata base di conoscenze. Conoscenze che, per la complessità ed articolazione del «Sistema trasporti», spaziano in aree disciplinari molto diverse: dallo studio di metodologie per la pianificazione e gestione dei sistemi di trasporto, alla ricerca tecnologica nel campo dei veicoli, delle infrastrutture, degli equipaggiamenti ausiliari, dei sistemi telematici.

In Italia, purtroppo, la ricerca sui trasporti, nel suo complesso negli ultimi anni ha subito fasi di arresto, a fronte di costi sociali della mobilità che restano altissimi:

- ➔ 40 miliardi di euro per il trasporto merci e logistica
- ➔ 60 miliardi di euro per il trasporto viaggiatori, dato da costi sociali quali insicurezza, congestione, inquinamento e maggiori costi di produzione del servizio.

Questa ipotesi sul sistema economico nazionale non è più giustificabile considerati i numerosi sforzi che si stanno facendo per il risanamento della finanza pubblica.

UN OSSERVATORIO PERMANENTE

Tali indicazioni sono, peraltro, note e condivise non solo dal mondo della ricerca, ma dagli stessi decisori, che tuttavia non riescono a rispondere tempestivamente ad una domanda di mobilità così rapidamente mutevole. Gli stessi momenti istituzionali di analisi, manifestatisi a partire dalla metà degli anni Ottanta attraverso l'elaborazione di successivi Piani dei Trasporti (o della Mobilità, o della Logistica), mostrano di aver chiara l'idea della necessità di un maggiore coordinamento-razionalizzazione del sistema della mobilità, ma di non riuscire, poi, a compiere il cammino necessario a tradurre in atti e fatti concreti le indicazioni prodotte dal lavoro di analisi. Né contribuiscono ad una maggiore chiarezza del quadro - e quindi all'attuazione delle misure programmate - il sovrapporsi di studi e ricerche, peraltro motivate dal rapido e incessante mutare della situazione, che tuttavia spesso finiscono per rappresentare interessi solo parziali all'interno del



sistema della mobilità, traducendosi in un freno oggettivo alle realizzazioni previste.

A questo scopo, nell'ambito di un nuovo Programma Finalizzato «Trasporti», può essere utile l'istituzione di un Osservatorio permanente della mobilità, che - accentrato in un organismo autorevole e *super partes* - dovrebbe produrre ogni anno un Rapporto sulla mobilità in Italia (sul modello del rapporto Censis) che nel giro di pochi anni diventerebbe naturalmente il punto di riferimento certo (proprio perché non di parte) non solo per il mondo della ricerca, ma degli stessi soggetti decisori, in materia di mobilità.

IL SISTEMA DEI TRASPORTI: UNA SFIDA PER IL PAESE

Vale la pena, infatti, di ricordare che all'inizio degli anni Ottanta veniva impresso un decisivo impulso alla ricerca nel settore proprio attraverso l'avvio del primo Progetto Finalizzato «Trasporti», continuato nel 1997 con il secondo Progetto Finalizzato del Consiglio Nazionale delle Ricerche. La decisione politica di utilizzare lo strumento dei Progetti Finalizzati per contribuire a risolvere le complesse problematiche del sistema dei trasporti scaturiva dalla chiara percezione della loro forte incidenza sull'assetto socio-economico della Nazione.

Dal quadro conoscitivo delle attività connesse al mondo dei trasporti, costruito mediante analisi e indagini settoriali, era possibile individuare le aree in cui si riscontravano situazioni particolarmente critiche e che esigevano urgenti ed efficaci interventi.

Per affrontare in modo adeguato questo problema è, infatti, necessario disporre di strumenti e metodi sempre più sofisticati e al tempo stesso flessibili, in grado di creare una valida base scientifica per la definizione degli interventi nel settore.

L'unica possibilità di dare continuità alla ricerca sui trasporti e mobilità è, dunque, di affidare tale compito ad una struttura quale il CNR che possa disporre di finanziamenti certi ed adeguati, capaci di indirizzare e coordinare efficacemente le future attività di ricerca in maniera equa ed in funzione dei bisogni. Il punto di partenza è il recupero di quanto è già stato fatto, ma anche la disponibilità, unitamente ad istituti specializzati, di una banca dati omogenea ed aggiornata.

LE AREE DI INTERVENTO

Il dibattito sui temi della mobilità delle persone e delle merci è stato condizionato, negli ultimi anni, dalle esigenze imposte dalle regole della diffusione mediatica, più che rispondere ad una domanda di approfondimento, più complessa, ma anche più adeguata a comprendere quei fattori strutturali che, ancor oggi irrisolti, continuano ad appesantire la competitività del Paese.

Il costante declino della competitività nazionale, infatti, è segnato da una serie di fattori, che è possibile inquadrare in sei aree:

1. Infrastrutture e Progetti,
2. Mobilità e Traffico,
3. Sicurezza e Ambiente,
4. Trasporto Pubblico Locale,
5. ITS e Sistemi di Controllo,
6. Trasporto merci e Logistica - Norme e regole.

Sono gli ambiti di discussione nei quali affrontare le ragioni della crisi: un nuovo sistema della domanda che si scontra con costi crescenti, un sistema dell'offerta frantumato e debole, un carico fiscale troppo elevato, le difficoltà di decollo della telematica per il trasporto, *last but not least*, il gravissimo dramma della insicurezza stradale e più ancora dei costi sociali.

Questo spettro di analisi e ricerche da attivare con l'aiuto dei colleghi che hanno cercato, studiato, analizzato tutta la nuova produzione di riflessioni e ricerche sui temi legati alla politica ed economia dei trasporti - vuole anche mantenere una rete di collegamento tra il mondo degli studi e della ricerca e quello dell'economia e dell'ingegneria applicata, per poter fornire, nei limiti del possibile, il quadro più aggiornato sullo «stato di salute» del settore, per agevolare una «lettura critica», spesso assente, dei nuovi processi che investono il mondo economico-produttivo e più in particolare quello di settore.

LE RAGIONI DI UN NUOVO PROGRAMMA FINALIZZATO PER LA MOBILITÀ

Si è scelto di collocare all'inizio di questo progetto di ricerca due temi sui quali negli ultimi anni c'è stata poca o scarsa attenzione e che occorre, invece, recuperare per una riflessione più matura e sistematica sull'approccio e la direzione da imprimere alle scelte di trasporto e logistica per il Paese.

I temi ai quali si suggerisce di attribuire una rinnovata attenzione sono:

- il «finalismo» dei trasporti, e per esso il «finalismo economico» dei trasporti;
- la politica delle infrastrutture in relazione alla politica del territorio ed ai mutamenti nelle politiche di sviluppo dei settori produttivi, come emergono approfondendo gli aspetti di demografia territoriale delle imprese.

Ciò nella convinzione che, almeno negli ultimi 10 anni, il tentativo di sviluppare una logica di



sistema è stato inficiato, alla base, da un lato da un orientamento all'integrazione e razionalizzazione dell'esistente, troppo spesso per singoli settori di trasporto; e dall'altro dall'affrontare i temi della capacità complessiva di sistema trascurando le implicazioni derivanti dalle politiche degli assetti territoriali.

Gli addetti ai lavori delle politiche territoriali e gli esperti di politica regionale dello sviluppo, d'altro canto, hanno prestato prevalentemente attenzione alla domanda, allo sviluppo settoriale, trascurando le politiche infrastrutturali.

Pertanto, a nostro avviso erano essenziali due richiami:

- al **finalismo economico dei trasporti e sue dinamiche evolutive**, per sottolineare la necessità di spostare l'ottica delle valutazioni dalla «distanza» dello spostamento al «tempo» dello spostamento, come elemento prestazionale essenziale del sistema, e dal «prezzo» della prestazione di trasporto al suo «contenuto di servizio», come elemento essenziale dell'incontro domanda-offerta;
- alla **logica delle connessioni di rete**, per affrontare il nodo delle politiche infrastrutturali focalizzando l'attenzione sulla relazione economica tra accessibilità e crescita, in una gerarchia dei sistemi infrastrutturali calibrata in relazione alle politiche territoriali, per focalizzare in modo puntuale le politiche dei trasporti.

L'ambito di interesse della politica dei trasporti è quello di assicurare l'evoluzione e lo sviluppo dei mezzi e dei sistemi più adeguati a orientare i comportamenti delle imprese che producono i servizi e degli utenti che li utilizzano verso una buona allocazione delle risorse. La politica dei trasporti riguarda tanto l'impiego del risparmio pubblico (sia per la formazione del capitale fisso sociale che per la determinazione e la distribuzione degli interventi finanziari a sostegno delle politiche di sviluppo delle imprese), quanto la determinazione di scelte pubbliche (scelte collettive) nei confronti di beni indivisibili come la sicurezza, la equidistribuzione territoriale delle opportunità, la tutela ambientale ecc.

Lo strumento a disposizione dei soggetti cui compete la responsabilità istituzionale e gestionale di governo del sistema dei trasporti è costituito inoltre dall'insieme delle disposizioni legislative e dal conseguente ordinamento amministrativo.

Nella legislazione italiana l'orientamento costante è stato tradizionalmente quello di assimilare il trasporto delle persone, ma anche delle merci, ad attività nelle quali l'interesse pubblico (soprattutto nel trasporto viaggiatori) è prevalentemente orientato a tutelare politiche sociali, al punto da continuare a ritenere di doverlo gestire direttamente, preferendolo all'esercizio da parte di privati.

Un secondo strumento di politica dei trasporti, niente affatto secondario, è stato la protezione legislativa dell'offerta (condizioni di monopolio) che si è manifestata nel tempo sotto varie forme, fino ad una decisiva attenuazione, sotto la spinta della *deregulation* che ha investito la scena internazionale dei trasporti a partire dagli anni Ottanta, ma che in Italia solo negli ultimi anni è stata posta al centro del dibattito politico, con scarsi risultati, però, sul piano delle concrete attuazioni.

Un terzo strumento si individua nella politica fiscale, finalizzata a reperire le risorse finanziarie per far fronte agli investimenti, ma anche alla spesa per l'esercizio. In Italia si è operato, nel passato anche recente, secondo il principio fiscale della capacità a pagare, e stenta ancora a farsi strada l'accettazione di una base funzionale nella valutazione della spesa.

La domanda di trasporto non è stata governata in modo tale da dirigerla verso modalità atte a sviluppare economie di scala, ossia in modo da ottenere minori costi sociali; d'altro canto, dal lato dell'offerta, l'applicazione di tariffe sociali, che hanno condotto a *deficit* considerevoli, ha favorito un degrado della produttività.

È accaduto, inoltre, che i processi di urbanizzazione e, successivamente, di diffusione dello sviluppo, sono avvenuti in un contesto di assenza di adeguati investimenti diretti verso i settori che producono i trasporti a costi unitari decrescenti (ferrovie, metropolitane) e verso infrastrutture di raccolta e di organizzazione del traffico merci (centri merci, interporti, piattaforme logistiche). Si sono così operate in tema di trasporti scelte che hanno prodotto costi sociali elevatissimi ed una distorsione del sistema, di difficile correzione, che continuerà a determinare forti diseconomie se non si affronteranno i processi decisionali nell'ottica della politica ed economia dei trasporti, abbandonando tecnicismi che molto spesso stressano il sistema verso virtuosismi inapplicabili, in quanto poggiati su una base concettuale unicamente teorica, che non tiene conto o che manca di corrette valutazioni dei bisogni, e di scarsa capacità di correzione di logiche distorsive del mercato.

La produttività economica del trasporto pubblico (sia passeggeri che merci) è diminuita a vantaggio del trasporto privato, secondo una concezione dello sviluppo sostanzialmente basata sui consumi privati, per una incapacità a porre in campo strumenti adeguati e politiche finalizzate.

Dal lato dell'offerta, il sistema dei trasporti è stato considerato come uno schema articolato per



modalità, in cui le scelte di politica dei trasporti sono avvenute in modo settoriale, considerando ciascuna modalità come un mondo più o meno separato, da esaltare (con la concorrenza) in fase espansiva, o da proteggere, nei cicli della maturità o della stagnazione.

Il risultato è che si è consentita la formazione di un sistema di offerta dei servizi: parcellizzato, sottocapitalizzato e con facilità di accesso al mercato.

Di contro, la moderna concezione della politica dei trasporti considera i diversi modi di trasporti non sostitutivi, ma atti ad integrarsi in un sistema organizzativo, divenendo complementari. È questa un'interpretazione più corretta dei bisogni di mobilità dei viaggiatori e delle merci, che possono essere meglio compresi, e soprattutto soddisfatti, se le varie modalità, anziché essere trattate ciascuna separatamente dalle altre, vengono studiate come appartenenti ad un unico sistema, all'interno del quale la domanda si orienta ad una scelta modale indotta dalle caratteristiche dell'offerta. L'accento si sposta sulle convenienze della scelta del modo di trasporto, e quindi sullo studio delle condizioni, tanto dal lato dell'offerta quanto dal lato della domanda, che possono influenzare la scelta in modo che prevalga la soluzione più corretta per evitare monopoli, o all'opposto abusi di concorrenza.

Questo spostamento di prospettiva determina sul piano pratico due principali esigenze: rivedere tutti gli aspetti fisici e funzionali delle reti e dei servizi di trasporto, in termini di sistema, per favorire lo sviluppo dell'intermodalità; unificare la politica legislativa, economica ed amministrativa del settore, attraverso un programma per i trasporti capace anche di realizzare una maggiore integrazione tra la politica dei trasporti e la politica del territorio.

II. Il processo di pianificazione dei trasporti è stato avviato in Italia con l'approvazione (DPR 10.04.1986) del Piano Generale dei Trasporti (PGT), aggiornato con cadenza triennale. Ad esso sono sott'ordinati i piani di settore e di differente livello territoriale.

Con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2005 – almeno per il settore delle merci – lo sforzo è stato quello di definire caratteristiche dell'offerta dei servizi di trasporto a differenti scale territoriali ed a differenti orizzonti temporali, identificando gli interventi legislativi, organizzativi e regolamentari necessari a razionalizzare l'assetto gestionale del settore, secondo la logica che vede ormai unificate, allo stesso livello di governo, le decisioni sia sui servizi da produrre che sulle spese conseguenti. È ormai acquisito, infatti, che il Governo centrale mantiene compiti di indirizzo ai fini della formazione della politica dei trasporti e di controllo della spesa, mentre alle Regioni competono le decisioni in merito ai trasporti locali, indipendentemente dal modo con cui sono prodotti (reti, quantità, livelli di servizio), ed i produttori (le aziende) hanno la totale manovrabilità di tutti gli strumenti di politica aziendale, nell'ambito di contratti che sostituiscono al finanziamento garantito quello negoziato (corrispondente alla quantità di servizi da produrre, non protetti da sovvenzioni, ma eserciti a rischio d'impresa).

Per i sistemi di trasporto che operano a scala nazionale ed internazionale, il nuovo impianto normativo-organizzativo risponde agli indirizzi fissati dall'Unione Europea per una politica comune nel settore, nello spirito del Trattato di Maastricht, finalizzata alla coesione economica e sociale nella garanzia della libera circolazione di persone e cose, con il supporto dello sviluppo di una rete transeuropea (TEN-T) ed il rilancio degli investimenti, in un contesto di mercati aperti, in cui gli aiuti di Stato sono regolamentati per non contravvenire alle regole della concorrenza.

III. Per quanto attiene all'economia dei trasporti, la moderna concezione del settore è che tutti i modi formano, nel loro insieme, una complessa organizzazione tecnico-economica; la complessità deriva dal fatto che la domanda e l'offerta si influenzano reciprocamente.

Nel mercato dei trasporti, l'offerta è rappresentata dalle infrastrutture lineari e puntuali, dai mezzi che vi accedono e su di esse si muovono, dai servizi che le diverse categorie di operatori producono. La quantità e la qualità dell'offerta dei servizi presenti in un dato momento sul mercato determinano i comportamenti di scelta degli utilizzatori. A loro volta, l'entità e le caratteristiche spaziali e temporali della domanda di spostamenti, dipendenti dalla struttura insediativa e produttiva del sistema economico-territoriale, influenzano i comportamenti di scelta dei produttori. In Italia, come in tutti i paesi economicamente più sviluppati, c'è stato un aumento della mobilità a tassi di crescita annui superiori a quelli del Prodotto interno lordo (PIL). L'aumento della mobilità si è accompagnato (ed in parte ne è stato determinato) ad una modifica nella struttura della domanda.

Nel caso delle persone, è cresciuto il peso della mobilità non sistematica (per affari personali, svago, acquisti, turismo), rispetto a quello della mobilità sistematica (a destinazione ed orari vincolati), per effetto del processo di terziarizzazione dell'economia.

Nel caso delle merci, l'esigenza delle moderne imprese industriali e commerciali di dover continuamente adattare i propri flussi di approvvigionamento/distribuzione alle richieste del mercato determina la necessità di trasporti flessibili, affidabili e veloci.



In entrambi i casi si tende a privilegiare quei servizi di trasporto che offrono la maggiore garanzia di qualità.

Il traffico viaggiatori e merci su medie e lunghe distanze (più di 50 km) è aumentato in generale a tassi sostenuti ed è stato accompagnato da un forte squilibrio della ripartizione a favore del trasporto su gomma.

Nelle aree urbane e metropolitane, dove è concentrato il 55% della popolazione ed il 70% delle attività economiche, si sviluppa l'80% del movimento viaggiatori e merci. Il traffico si svolge in condizioni di crescente difficoltà per effetto della congestione, che genera gravi diseconomie in termini di tempi di viaggio, consumo energetico, inquinamento ambientale e sicurezza, ed è una delle principali cause di inefficienza dei sistemi di trasporto pubblico, in particolare degli autobus, che utilizzano le stesse infrastrutture sulle quali si svolge il traffico privato. La maggior parte delle città italiane non dispone ancora di reti metropolitane e parcheggi in misura sufficiente a realizzare un'offerta di trasporto i cui la componente pubblica e quella privata si integrino, favorendo una utilizzazione più appropriata dei veicoli in rapporto alle diverse esigenze di spostamento. La sottodotazione dei sistemi di trasporto di massa (su ferro e su gomma) e degli impianti per lo scambio dei modi (parcheggi di interscambio) è tale che il raggiungimento dello *standard* medio europeo richiederebbe un aumento del 300% nell'estensione delle reti metropolitane e del 40% del parco autobus, oltre alla sostituzione di circa il 40% degli autobus che hanno più di 10 anni. L'applicazione della L. 211/92, che prevede investimenti nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, è ritardata dalle esigenze di contenimento della spesa pubblica, e analoghi ritardi si registrano nell'applicazione della L. 122/89, concernente la realizzazione di parcheggi. Queste problematiche irrisolte, sul versante del trasporto passeggeri in ambito urbano-metropolitano, hanno finito per appesantire anche l'efficienza della distribuzione urbana delle merci, generando conflitti d'uso di reti ed aree di sosta, che le amministrazioni locali sono tendenzialmente portate ad affrontare nella logica dell'emergenza ambientale, con effetti penalizzanti sulla sostenibilità economica degli assetti distributivi.

IV. Per l'economia e la politica dei trasporti occorre un nuovo contesto concettuale ed operativo, partendo dalla prospettiva che il trasporto non è l'obiettivo finale, ma diventa sempre più il mezzo per incrementare il benessere economico e sociale. Sul versante del trasporto merci l'industria moderna richiede che siano garantite consegne rapide, attraverso frequenti e stringenti programmazioni, su reti di distribuzione sempre più grandi. La crescita di valore per unità di peso delle merci trasportate, la diffusione di modalità di produzione *just in time*, il miglioramento dell'efficienza logistica come leva competitiva, sono tendenze strutturali che si esprimono nella massima attenzione al rapporto tempo/qualità/prezzo del trasporto.

Sul versante del trasporto viaggiatori, gli effetti cumulati di variabili economiche, demografiche, socio-comportamentali ed urbanistico-territoriali spingono nella direzione di una crescita del peso relativo sia della mobilità non sistematica, che richiede flessibilità ed affidabilità del sistema dei trasporti, sia della mobilità per affari, dove la monetarizzazione del tempo di viaggio incide fortemente sulla scelta di modalità ad elevato livello di velocità e *comfort*.

Per predisporre condizioni d'offerta caratterizzate da maggiore efficienza ed efficacia rispetto a queste esigenze, nei trasporti si va perseguendo una di verticalizzazione del processo attraverso il quale l'offerta viene resa disponibile sul mercato.

Si assiste ad un radicale mutamento di prospettiva, sia del comparto viaggiatori che di quello merci: con la riorganizzazione del sistema basata sulla specializzazione funzionale per ambiti territoriali e cioè: trasporto locale – trasporto a medio raggio – trasporto a lungo raggio internazionale e sulla integrazione modale.

A partire dagli anni Novanta le politiche per i trasporti dell'Unione Europea hanno conosciuto un nuovo ciclo di sviluppo, teso a rafforzare la coesione economica della Comunità, promuovendo un mercato dei trasporti che punta ad un assetto di rete ed una organizzazione dei servizi che superino ogni artificiale segmentazione modale e territoriale sia per il trasporto viaggiatori che per quello delle merci. In pari tempo le aree di mercato indotte dalla liberalizzazione degli scambi si vanno sempre più allargando.

Gli obiettivi principali della politica dei trasporti della UE sono fondamentalmente:

- a. migliorare l'integrazione dei Paesi Membri ed in particolare delle aree periferiche;
- b. migliorare e potenziare i collegamenti con i nuovi Paesi Membri ed in particolare con quelli dell'Est;
- c. realizzare un sistema di trasporto rispondente alle esigenze di tutela dell'ambiente, con particolare attenzione alle forme di trasporto relativamente ecologiche ed a basso consumo energetico.

Viene perseguita a livello comunitario una politica attiva della concorrenza come strumento che facilita il continuo aggiustamento delle strutture della domanda e dell'offerta in relazione allo sviluppo tecnologico che consente alle imprese di migliorare continuamente la loro efficienza.



L'interesse prevalente nel settore dei trasporti, rivolto all'integrazione multimodale, punta a rendere disponibile per il mercato reti caratterizzate da tre fattori chiave: interconnessione, intermodalità, interoperatività.

Le politiche di investimento puntano a: eliminare le strozzature esistenti nell'attuale sistema, con interventi infrastrutturali specifici e/o l'introduzione di nuove tecnologie; adeguare le reti alle nuove esigenze di tutela dell'ambiente; realizzare nuove e qualificanti infrastrutture, con priorità alle reti ferroviarie ad alta velocità, agli assi di transito alpino, al completamento degli anelli mancanti delle reti autostradali TEN (*Trans European Network*), alle reti dei servizi merci combinati (ferro-gomma e marittimo-terrestre), ai sistemi telematici per la gestione del traffico sulle reti.

La centralità geografica dell'Italia tra Europa occidentale ed orientale, e tra Europa ed altri Paesi mediterranei non rappresenta di per se stessa una garanzia per posizionarsi in modo competitivo nel Mercato Unico Europeo (MUE). La possibilità di migliorare il proprio ruolo nel sistema internazionale dei trasporti dipende dalla capacità di gestire, nell'ambito di una politica nazionale dei trasporti proiettata su scala europea, le complesse relazioni di concorrenza e cooperazione che il MUE sta determinando.

V Per la pianificazione del settore e la definizione delle relative norme di accompagnamento si vanno consolidando nuovi percorsi decisionali capaci di: delineare il sistema delle regole; governare il processo della domanda; adeguare il sistema dell'offerta; migliorare il sistema delle infrastrutture. Questi percorsi non possono essere disgiunti da quelli relativi alla politica economica in generale ed alla politica di sviluppo del territorio in particolare.

L'interdipendenza tra trasporti e territorio ed il ruolo svolto dai primi nel trasformare il secondo sono il frutto di una riflessione teorica che trova conferma nell'evidenza empirica dei processi di localizzazione, in cui i trasporti emergono come fattore di spiegazione dominante, a fronte di un'importanza assai minore di altri fattori, più direttamente manovrabili con le politiche urbane.

I trasporti, in altri termini, possono ed anzi debbono essere impiegati per governare, o quanto meno influenzare, la localizzazione delle attività sul territorio, che è il nodo cruciale non solo dei problemi urbanistici e territoriali, ma anche di quelli dei trasporti, del traffico, della circolazione. Adottare questo approccio significa abbandonare il concetto di settorialità dei trasporti, in favore di una loro utilizzazione in qualità di strumenti che concorrono a risolvere problemi di sviluppo economico e territoriale che non necessariamente si manifestano come semplici interventi per il traffico e/o la circolazione.

Questa logica assegna ai trasporti un ruolo cruciale nel rafforzamento della connettività delle reti, come condizione per assecondare il passaggio da una struttura «ad albero» (caratterizzata da forti effetti di dominazione e da rigide dipendenze gerarchiche) ad una struttura «reticolare» (caratterizzata da crescenti e diffuse interdipendenze).

Nella valutazione degli effetti territoriali associabili agli interventi sui trasporti, la connettività assume una importanza fondamentale: ai fini di una maggiore diffusione dello sviluppo, perché l'aumento della connettività delle reti di trasporto è la condizione fondamentale per assecondare la formazione di strutture territoriali interdipendenti, rafforzate nelle relazioni reciproche piuttosto che in quelle centripete (orientate sulle città maggiori); ai fini di una maggiore competitività del Sistema-Paese, perché alle variazioni di connettività dovute ad uno sviluppo ineguale dei trasporti possono essere riferite alcune delle principali strozzature che penalizzano la funzionalità e l'efficienza delle relazioni di scambio nazionali, oltre che internazionali.

VI Sussistono alcune precondizioni che occorre soddisfare per concretizzare una nuova stagione di pianificazione del settore.

Gli assetti e le competenze istituzionali sul settore si stanno evolvendo nella direzione di una trasparente distinzione dei poteri di indirizzo, di coordinamento, di attuazione e di controllo, non ancora completamente raggiunta. La frammentazione delle competenze e delle responsabilità della Pubblica Amministrazione nel settore appare ancora come uno dei fattori di debolezza del sistema dei trasporti in Italia. Confrontata con l'assetto della programmazione delle pubbliche amministrazioni estere e di quella comunitaria, la situazione italiana appare arretrata, scarsamente efficiente e inadeguata a rispondere alle sfide dell'integrazione e dell'evoluzione dei sistemi logistici.

L'eccesso di regolamentazione economica dei mercati ha prodotto un sostanziale effetto di distorsione della concorrenza e di blocco delle potenzialità di sviluppo delle imprese che competono sui mercati internazionali. Il mantenimento della regolamentazione quantitativa per l'accesso al mercato e per la formazione dei prezzi del trasporto stradale di merci in conto terzi, che ha visto cedere il passo ad una liberalizzazione regolata solo con la L. 32/2005 di riforma dell'auto-transporto, ha finito per indebolire ulteriormente la fragile struttura del settore.

Il sistema della domanda. L'elasticità trasporti/PIL per avere una forte stabilità deve poter



contare su di una domanda capace di adeguarsi ai cambiamenti del mercato attraverso: il ridisegno delle localizzazioni produttive e la comprensione dei processi di internazionalizzazione dei mercati di approvvigionamento e di distribuzione delle merci; la ristrutturazione dei processi logistici, quali fattori di competitività strategica delle aziende manifatturiere e di distribuzione.

Il sistema dell'offerta. Le attuali linee di tendenza del trasporto (aumento della densità di valore delle merci, diminuzione dei pesi specifici, specializzazione vettoriale/logistica) caratterizzano il mercato d'offerta in termini monetari. I prezzi pagati dai committenti per le operazioni di trasporto, immagazzinamento e movimentazione delle merci, assumono rilevanza rispetto ai volumi (tonnellate trasportate) ed ai prodotti del traffico (tonnellate-chilometro). Nell'ambito dei trasporti di lunga percorrenza è preponderante il peso economico della modalità marittima, che esprime una forte presenza di vettori esteri, prevalenti anche nella modalità aerea e in quella stradale (oltre i 2/3), e significativi nella modalità ferroviaria. Il peso della concorrenza dei vettori esteri è in aumento in tutte le componenti modali del sistema d'offerta sulle lunghe distanze. Quanto all'autotrasporto, i 3/4 del suo valore monetario si realizzano su mercati di ampiezza regionale, nei quali i servizi sono prevalentemente realizzati in conto proprio. La destrutturazione dell'autotrasporto in conto terzi non permette alla maggior parte delle imprese di partecipare all'organizzazione e alla gestione di reti complesse ed integrate, e quindi di realizzare le economie di scala necessarie a posizionarsi in modo competitivo sul mercato, garantendosi la redditività occorrente ad una loro evoluzione in termini di qualità e sofisticazione delle prestazioni.

Le prestazioni dell'offerta ferroviaria italiana, in controtendenza a quanto avvenuto nella generalità dei casi negli altri Paesi europei, sono state ragguardevoli negli anni Novanta, ma al prezzo di una politica di indebitamento e di sussidio pubblico che non ha confronti con quella dei Paesi europei e che, secondo gli indirizzi comunitari, non è più sostenibile, soprattutto nel comparto merci, dove non sono definibili per lo Stato obblighi di natura sociale.

Il sistema degli investimenti e delle infrastrutture. Le amministrazioni pubbliche europee dedicano grande attenzione al problema delle infrastrutture perché la ricerca di vantaggi competitivi presuppone un profondo riadeguamento strutturale e funzionale del sistema fisico delle reti. In Italia i processi di decisione degli investimenti in infrastrutture di trasporto sono ancora caratterizzati dalla frammentazione delle competenze fra autorità governative ed autorità locali, da lentezza delle procedure burocratiche, dall'incertezza dei finanziamenti, dalla loro continua rimodulazione che fa lievitare i tempi ed i costi di realizzazione, in un ambiente di programmazione poco attento agli aspetti sistemici e di integrazione modale, con un orizzonte di breve termine ed uno scarso coinvolgimento dei capitali privati.

Le scelte delle infrastrutture prioritarie sembrano sempre più definite sulla base di valutazioni tecnico-economico-finanziarie che prescindono da un fondamentale riferimento di base, rappresentato dalla interconnessione tra politica dei trasporti, politica dello sviluppo economico, politica del territorio.

VII. Nel corso degli anni, i temi di economia e politica dei trasporti si sono affrontati in una logica di adattamento a filoni di ricerca scientifica e di economia applicata che molto spesso si sono «appoggiati» a tecnicismi di modellistica applicata di taglio ingegneristico e/o di valutazioni economico di taglio di economia regionale.

Il richiamo al finalismo economico dei trasporti ed alle connettività di rete significa mantenere comunque i collegamenti con le valutazioni di interdipendenza tra i diversi settori, ma facendo assumere alla politica e all'economia dei trasporti quel ruolo centrale che hanno sempre avuto, sia nelle scelte pubbliche, che per quello di indirizzo dei settori privati.

Un esempio per tutti è il dibattito e le argomentazioni che sono stati sviluppati in ordine alle reti TEN: abbiamo portato avanti un dibattito con lo stesso metodo distorsivo di un astrofisico che pretendesse di studiare il sistema stellare con il microscopio!

Altro elemento di riflessione è che le politiche dei trasporti poste in atto sono espressione di governance a forte indirizzo pubblicistico, cioè da parte di soggetti pubblici: Governo, Regioni, Enti locali, che molto spesso risentono di ideologismi, che finiscono per penalizzare valutazioni di ordine tecnico-economico-finanziario o, viceversa, di «fughe in avanti» da parte degli addetti ai lavori, per una competizione sulle posizioni di pensiero e non sulle politiche necessarie per il superamento delle criticità e quindi sulla necessità di definire, programmare, attuare sistemi virtuosi.

Il dibattito che si va aprendo all'indomani dell'approvazione del Piano della Logistica definito dalla Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica sembra vertere essenzialmente su una questione: la logistica è una competenza del Ministero delle Infrastrutture e/o delle Attività Produttive!

Posta in questi termini, la questione attiene al non aver ancora concettualizzato che la logistica non ha bisogno di politiche di settore, ma di sistema, tanto che più volte abbiamo specificato che nel nostro sistema economico, negli ultimi 20 anni, è successo che le aziende, non solo di grandi



dimensioni, ma anche le medie aziende, quando hanno cercato di organizzare una logistica efficiente, hanno dovuto scontare due *handicap*:

- ➔ la mancanza, o non rispondenza, delle infrastrutture di sistema necessarie ad organizzare il ciclo delle attività che caratterizza la catena logistica;
- ➔ la mancanza di aziende di trasporto strutturate, capaci di sostenere le politiche della domanda, che puntavano a concentrarsi sul *core business*.

Il risultato è stato che negli anni abbiamo abdicato ad organizzare politiche virtuose, costringendo i nostri operatori a vendere FOB.

Il risultato conclusivo di queste riflessioni è che le politiche da mettere in campo, siano esse poste in capo alla domanda (Attività Produttive) o all'offerta (Infrastrutture e Trasporti), richiedono di fare i conti con una invariante: il nostro sistema dei trasporti, economico-produttivo, infrastrutturale è oggi penalizzato da maggiori costi, o meglio, da diseconomie di sistema che determinano maggiori costi dell'ordine del 10-12%.

Pertanto, in qualsiasi logica si voglia formalizzare la governance di questo complesso sistema, le policies devono essere orientate a superare questi handicap, ovvero bisognerà essere capaci di abbandonare il metodo di guardare al nostro sistema dei trasporti come alla luna con il microscopio e quello di analizzare le molecole di cui questo sistema si compone, con il telescopio, che spesso dà l'illusione dell'infinito!

In altri termini, ovunque andrà allocata la responsabilità politica delle scelte necessarie al nostro sistema dei trasporti e della logistica, l'utilizzo di strumentazioni di analisi e di decisione inappropriate significherà perpetuare uno strabismo nella valutazioni che ci allontanerà sempre più dall'essenza stessa della *governance*.

NORME E REGOLE

Il dibattito sull'Authority per i trasporti, come nel 1995, è stato di nuovo avviato con enfasi, attribuendo all'organismo di regolazione il ruolo di strumento essenziale per introdurre nel nostro sistema dei trasporti un elemento catalizzatore, capace di riportare le imprese del settore su livelli di competitività ed efficienza confrontabili con quelli di aziende estere, che già operano sui mercati internazionali.

Percorso, questo, che diventa sempre più difficile via via che i processi di globalizzazione diventano più complessi, articolati e, soprattutto, improntati a cicli economici sempre più instabili, che si manifestano ad intervalli temporali sempre più ravvicinati.

Pensare, o essere convinti, che basti l'Authority per risolvere i problemi del nostro settore è da ritenersi estremamente riduttivo. Per questo è necessario e doveroso, da parte degli addetti ai lavori, puntualizzare e specificare il ruolo che tale organismo deve svolgere, nella considerazione che prioritariamente è necessario avere regole certe e aziende strutturate capaci di operare in una logica di mercato, a prescindere se nel mercato o per il mercato.

Una delle peculiarità italiane sarebbe, come sostengono alcuni, la confusione dei ruoli, o meglio la identificazione tra Stato e Governo. A nostro avviso, però, il problema non è nella identificazione Stato-Governo, che verrebbe superata creando interposti organismi indipendenti che rendano lo Stato terzo rispetto al complesso sistema degli interessi che il Governo deve tutelare. Posta in questi termini, la questione è fuorviante. Il problema reale è la definizione dei ruoli tra Parlamento, che legifera nei diversi settori, e Governo, che disciplina le linee della programmazione, pianificazione e attuazione degli interventi.

Parlamento e Governo rappresentano lo Stato! Non è quindi pensabile attribuire ad un soggetto terzo il ruolo di arbitro tra Stato e Governo; di contro esso deve agevolare il compito dello Stato, rispetto agli innumerevoli interessi da tutelare che vanno tutelati in primo luogo attraverso il "percorso ordinario", che sono le norme e gli strumenti di programmazione economica.

Allo stato attuale è necessario, pertanto, che nel settore dei trasporti in parallelo alla istituzione di una Authority si definiscano chiaramente il programma ed il calendario degli interventi che devono regolamentare il settore (compito del Parlamento) ed il piano operativo (compito del Governo) per risolvere questioni aperte nei diversi settori.

Regole a maglie larghe e programmi di riordino e controllo di ruoli e funzioni fortemente flessibili corrono il rischio di creare una combinazione di influenze, con ulteriori gravi squilibri su un settore di già difficile governo. ●

Rocco GIORDANO
rocgiord@libero.it



UNO STUDIO SULLE PROBLEMATICHE CHE CONDIZIONANO E VINCOLANO IL FUNZIONAMENTO DI UN TERMINAL CONTAINER

Le criticità della catena logistica legata alle operazioni doganali nei terminal portuali

di DOMENICO GATTUSO, ROSARIO BARRESI, GIULIO FERRARO

Perché l'Italia è scesa negli ultimi anni dal 53° al 62° posto nell'indice delle prestazioni logistiche stilato dalla Banca mondiale

AL FINE DI RENDERE EFFICIENTI LE CATENE LOGISTICHE sulla dimensione internazionale, molta attenzione è dedicata al contenimento dei costi e dei tempi di transito delle merci. Elementi critici, come è noto, sono i nodi portuali laddove problematiche di tipo burocratico-amministrativo determinano spesso veri e propri «colli di bottiglia». Nell'ambito di un progetto di ricerca europeo (*Terconmed*) sono state analizzate le problematiche che condizionano e vincolano il funzionamento di un *terminal container*. Sono stati approfonditi alcuni aspetti relativi ai flussi informativi scambiati tra gli attori di un porto, anche sulla base di indagini specifiche. L'attenzione, in particolare, è stata indirizzata sulla componente doganale. Le operazioni di controllo doganale possono, a seconda del paese di provenienza della merce, consistere in ispezioni di poche ore fino ad *audit* estesi per diverse settimane. Uno studio della Banca Mondiale, *Doing Business 2008* (Giordano e Nicchiniello, 2008), confronta le procedure regolamentari di gran parte dei Paesi del mondo. L'Italia, negli ultimi anni, è scesa dal 53° posto al 62° nelle prestazioni individuate attraverso un indice sintetico; il peggioramento competitivo non deriva da fattori costituenti tale indice, piuttosto dal fatto che altri Stati stanno migliorando le proprie *performance*. La misura delle *performance* si basa essenzialmente su:

- i tempi di esportazione/importazione, cioè giorni di calendario necessari per espletare le formalità sia doganali che commerciali tra le parti;
- costi di esportazione/importazione, ovvero costi per la elaborazione dei documenti di accompagnamento, l'espletamento delle procedure, nonché la movimentazione in porto (escluso tariffe e tasse);
- il numero di documenti di esportazione/importazione.

1. Flussi informativi in un porto

La competitività delle strutture produttive passa attraverso un sistema logistico che garantisca un flusso efficiente, rapido e sicuro delle merci ma anche del flusso delle informazioni attraverso reti immateriali. In **Tabella 1** sono descritti i principali flussi documentali scambiati

Tabella 1. Principali flussi documentali scambiati in area portuale

OPERAZIONE	DESCRIZIONE	MITTENTE	DESTINATARIO	TIPO MESSAGGIO
Lista di sbarco Imbarco	Lista contenitori da sbarcare e imbarcare al terminal	Linea di navigazione	Terminal	EDI (standard COPRAR)
Bay-Plan	Dislocazione contenitori a bordo nave	Armatore	Terminal	EDI (standard BAPLIE)
Pre-stivaggio	Dislocazione baie nave per imbarco contenitori	Armatore	Terminal	EDI (standard MOVINS)
Piano Definitivo	Piano giornaliero l'ETA definitivo con valore contrattuale	Terminal	Linea di navigazione	
Piano di Ormeaggio	Piano dettagliato giornaliero contenente data e orario, imbarco, pilota e bitte	Terminal	Capitaneria di porto, Piloti, Ormezzatori, Rimorchiatori, Dogana, Guardia di Finanza, Sanità marittima, Avvisatori marittimi, Polizia maritt.	
Terminal Departure Report (TDR)	Statistiche caratteristiche dei container movimentati	Terminal	Linea di navigazione	Fax, telex - standard EDI previsto (standard Statrep)
Terminal Performance Report (TPR)	Statistiche prestazioni a terra mezzi di moviment. container	Terminal	Linea di navigazione	Fax, telex - standard EDI previsto (standard Statrep)

Domenico Gattuso è professore ordinario di Trasporti presso l'Università Mediterranea di Reggio Calabria. Direttore del Laboratorio di Logistica LOGICA, componente del Direttivo della Società italiana dei docenti di trasporti (SIDT), presidente del Comitato scientifico della Fondazione ITS Pegasus, Direttore tecnico-scientifico di Redas Engineering.

È autore di oltre 200 pubblicazioni scientifiche; progettista, coordinatore e responsabile di numerosi progetti di ricerca nazionali ed internazionali nel campo dei trasporti pubblici e della logistica; consulente di amministrazioni pubbliche ed imprese di settore; animatore di associazioni specializzate nel campo dei trasporti.

all'interno di un *terminal container* portuale, completi anche dei dati relativi al mittente, destinatario e allo standard utilizzato.

Dalla tabella si può osservare come il ciclo di sbarco/imbarco dei contenitori possa essere distinto sostanzialmente in due fasi operative: prima dell'arrivo della nave e dopo la sua partenza. I flussi informativi principali essendo relativi ai contenitori e alla nave, ne risultano in pratica quattro classi di processi informativi.

Prima dell'arrivo della nave, ciascuna Linea di Navigazione (direttamente o mediante Agenzia Marittima) invia al Terminal la Lista di Sbarco/Imbarco dei contenitori. I mezzi di trasmissione sono praticamente fax, telex, EDI (standard COPRAR). Successivamente il Terminal provvede ad inserire le Liste di Sbarco/Imbarco nel proprio sistema informativo.

Per quanto concerne il flusso *nave in arrivo/partenza*, l'Armatore invia al Terminal due distinti documenti a seconda che i contenitori debbano essere sbarcati o imbarcati:

- ➔ contenitori da sbarcare: l'Armatore invia al Terminal il Bay-Plan, contenente informazioni circa l'allocazione dei container nelle baie della nave (il mezzo di trasmissione è di tipo EDI, standard BAPLIE);
- ➔ contenitori da imbarcare: l'Armatore invia al Terminal il Pre-Stivaggio, contenente indicazioni circa la tipologia dei contenitori da imbarcare nelle relative baie disponibili sulla nave (il mezzo di trasmissione è di tipo EDI, standard MOVINS).

Il Terminal inserisce il Bay-Plan e il Pre-Stivaggio nel proprio sistema informativo e provvede al confronto con la Lista di Imbarco/Sbarco. A seguito di tali confronti, scaturiscono rispettivamente il Piano di Imbarco e il Piano di Sbarco della nave.

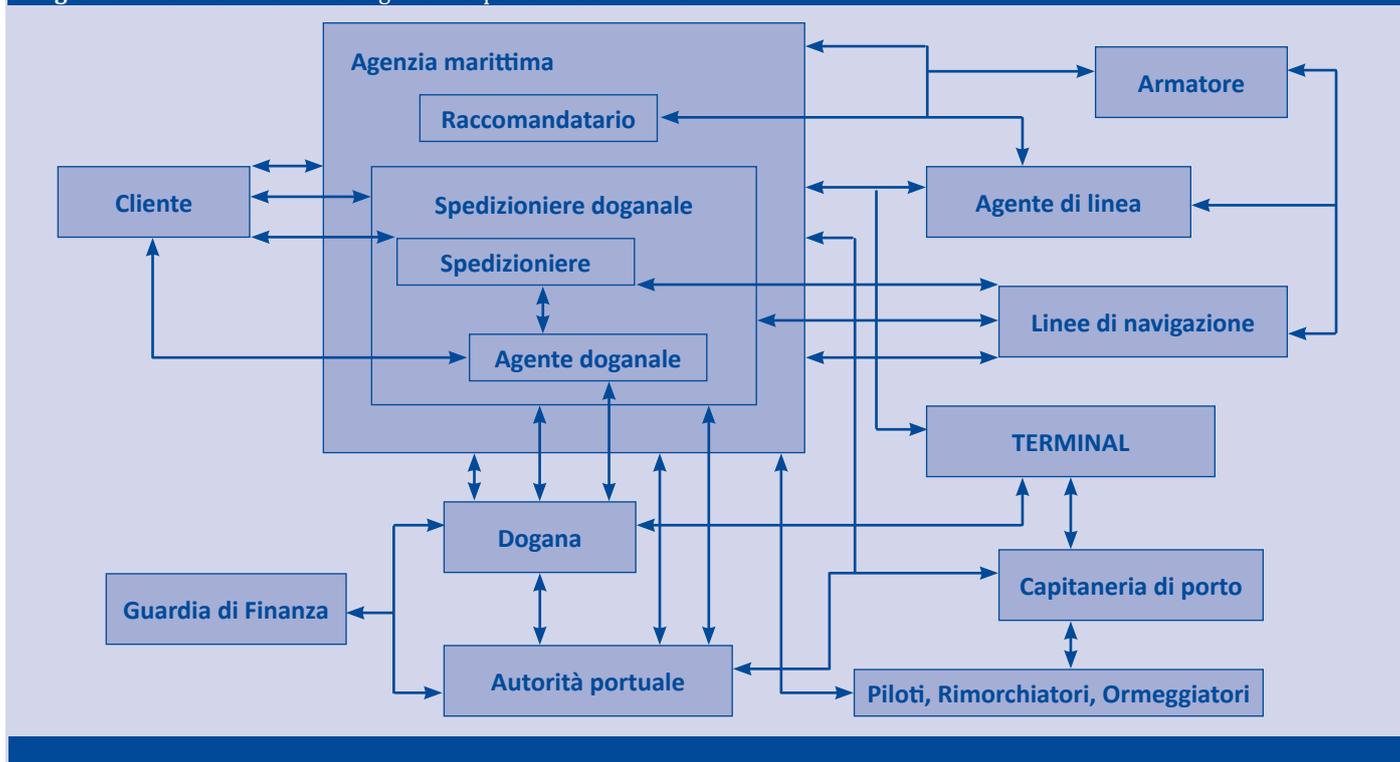
L'attività di pianificazione si svolge con continuità su tre differenti orizzonti temporali e con la produzione di differenti documenti: *Long Term Schedule (LTS)* mensile, contenente il giorno previsto di arrivo della nave (ETA), il codice di «toccata nave», il codice servizio (rotta seguita); *Short Term Schedule (STS)* settimanale, comprensivo, oltre che delle informazioni contenute nel LTS, di informazioni relative al numero di container da sbarcare; *Piano Definitivo* giornaliero, contenente l'ETA definitivo che ha valore contrattuale.

Dopo la partenza della nave il Terminal invia alla Linea di Navigazione la conferma dell'avvenuto sbarco/imbarco dei contenitori; inoltre, predispone e invia due documenti: il *Terminal Departure Report (TDR)*, che include statistiche sulle caratteristiche dei container movimentati e il *Terminal Performance Report (TPR)*, che contiene statistiche sulle prestazioni a terra dei mezzi di movimentazione dei container. Le informazioni scambiate tra l'Armatore e il Terminal aumentano in numero e precisione nelle operazioni sviluppate in un arco temporale molto breve causando, talvolta, ritardi più o meno prolungati.

2. Nodo Dogana e componenti correlate

Il sistema dei flussi informativi in un porto può essere molto articolato in rapporto agli attori coinvolti ed alle operazioni di movimentazione delle merci. In **Figura 1** si propone un esempio, in termini di quadro sinottico, del sistema dei flussi documentali relativi ad un porto rappre-

Figura 1. Flussi documentali e doganali nel porto di Gioia Tauro

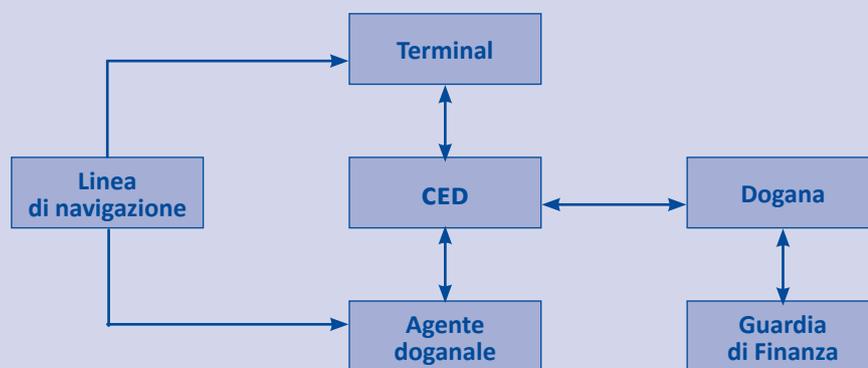


Rosario Barresi ha conseguito la laurea in Ingegneria Civile presso l'Università Mediterranea di Reggio Calabria. Dal 2007 al 2009 ha lavorato nella Produzione e gare d'appalto estero presso la sede centrale Società Italiana per Condotte d'Acqua. Nel 2011 ha collaborato alla ricerca TerconMed, Programma di Cooperazione Internazionale MED 2007. È attualmente impegnato a conseguire la laurea magistrale in Ingegneria dei trasporti presso l'Università Mediterranea di Reggio Calabria.

sentativo (Gioia Tauro). Lo schema evidenzia la centralità della Dogana, che rappresenta un nodo rilevante nella rete dei flussi materiali e immateriali.

La componente doganale è particolarmente rilevante nel sistema generale dei flussi informativi in un porto. Esso in genere coinvolge cinque soggetti: il Terminal, la Linea di Navigazione, l'Agente Doganale, la Dogana attraverso il sistema Centro Elaborazione Dati (CED), la Guardia di Finanza. In **Figura 2** sono rappresentate le specifiche relazioni per un porto dedicato al transito di container.

Figura 2. Soggetti e relazioni nel ciclo doganale



Le operazioni doganali che si svolgono all'interno di un porto si differenziano in rapporto alla tipologia di merce (nazionale o comunitaria) e alle forme di trasporto (via terra, su gomma o su rotaie, o via mare); ne derivano dunque 4 possibili combinazioni:

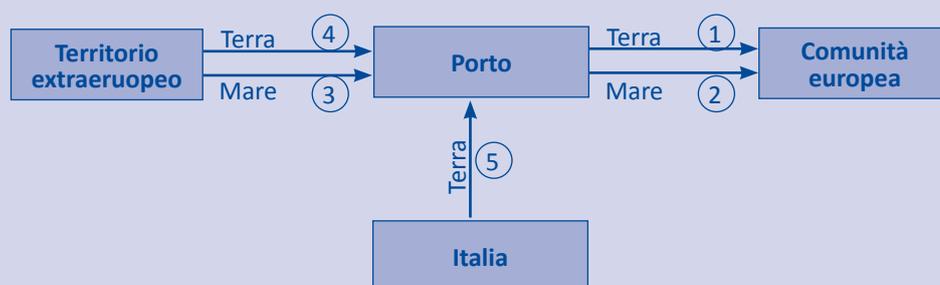
- ➔ merce nazionale o comunitaria via terra;
- ➔ merce comunitaria via mare;
- ➔ merce extra-comunitaria proveniente via mare;
- ➔ merce extra-comunitaria proveniente via terra;

L'ipotesi di merce nazionale via mare non viene presa in considerazione, dal momento che la merce suddetta, in genere, viene imbarcata «da una dogana di confine marittimo» (per es. Trieste, Ravenna, La Spezia o Genova). Essa pertanto viaggia con documento doganale denominato ex A (esportazione definitiva), per cui viene considerata già esportata a tutti gli effetti dalla dogana di uscita (ossia viene considerata estera).

La **Figura 3** propone un quadro sinottico delle operazioni doganali, con specifico riferimento alla merce in entrata nel porto.

La merce nazionale o comunitaria proveniente via terra non deve essere obbligatoriamente accompagnata da documento doganale (denominato T2L se proveniente via mare). Essa in genere viaggia con documento fiscale accompagnatore (fattura o DDT) oppure con DAE (documento dall'accompagnamento all'esportazione) rilasciato da un'altra dogana interna (nazionale o comunitaria). Nel caso in cui la merce arrivi via terra all'interno del terminal portuale, il conducente o vettore, dovrà esibire il «documento di trasporto» alla Guardia di Finanza

Figura 3. Modello generale dei flussi merci soggetti ad operazioni doganali in porto



1. Merce nazionale o comunitaria proveniente via terra (su gomma o rotaia)
2. Merce comunitaria proveniente via mare
3. Merce extracomunitaria proveniente via mare
4. Merce extracomunitaria proveniente via terra

Giulio Ferraro ha conseguito la laurea magistrale in Ingegneria dei Trasporti presso l'Università Mediterranea di Reggio Calabria. Dal 2009 al 2011 ha collaborato col gruppo di ricerca UE COST su tematiche relative ai Bus ad Elevato Livello di Servizio. Nel 2011 si è occupato, presso il ministero dei Trasporti, di costi standard e di politiche di efficientamento delle aziende di TPL. Ha lavorato in Alitalia presso la Direzione «Revenue and Network Management» ed oggi lavora in «Nuovo Trasporto Viaggiatori», ove si occupa di Operations e di Supply chain management delle forniture commerciali dei treni AV Italo.



(situato al *gate* d'ingresso dell'area portuale), la quale a sua volta, autorizzerà l'ingresso della merce in questione, apponendovi sul documento il timbro «Visto Entrare» negli spazi doganali. Questa fase viene bypassata nel caso in cui la merce (sia estera che comunitaria) arrivi in porto via mare. Il documento vistato dovrà essere esibito al Gestore del Terminal, il quale prenderà in consegna il relativo documento, annotando la merce in questione nel Registro afferente. Dai grafici seguenti è possibile osservare i flussi documentali per i quattro casi individuati, dal momento in cui la merce arriva in porto fino a quando la stessa viene rilasciata. La competizione fra i principali porti del Mediterraneo è evidentemente legata all'efficienza nella gestione di tali flussi, dato che gli importatori, avendo la possibilità di scegliere il Paese comunitario attraverso il quale immettere le proprie merci, orienteranno di fatto le loro preferenze verso quelli capaci di offrire loro procedure più semplici e tempi di svincolo più rapidi. Per quanto riguarda i metodi di lavoro utilizzati si evidenzia ancora come le visite di controllo possano, a seconda del paese di provenienza della merce, consistere in ispezioni di poche ore fino ad *audit* prolungati per diverse settimane e talvolta mesi.

Figura 4. Flusso documentale per la merce nazionale o comunitaria proveniente via terra

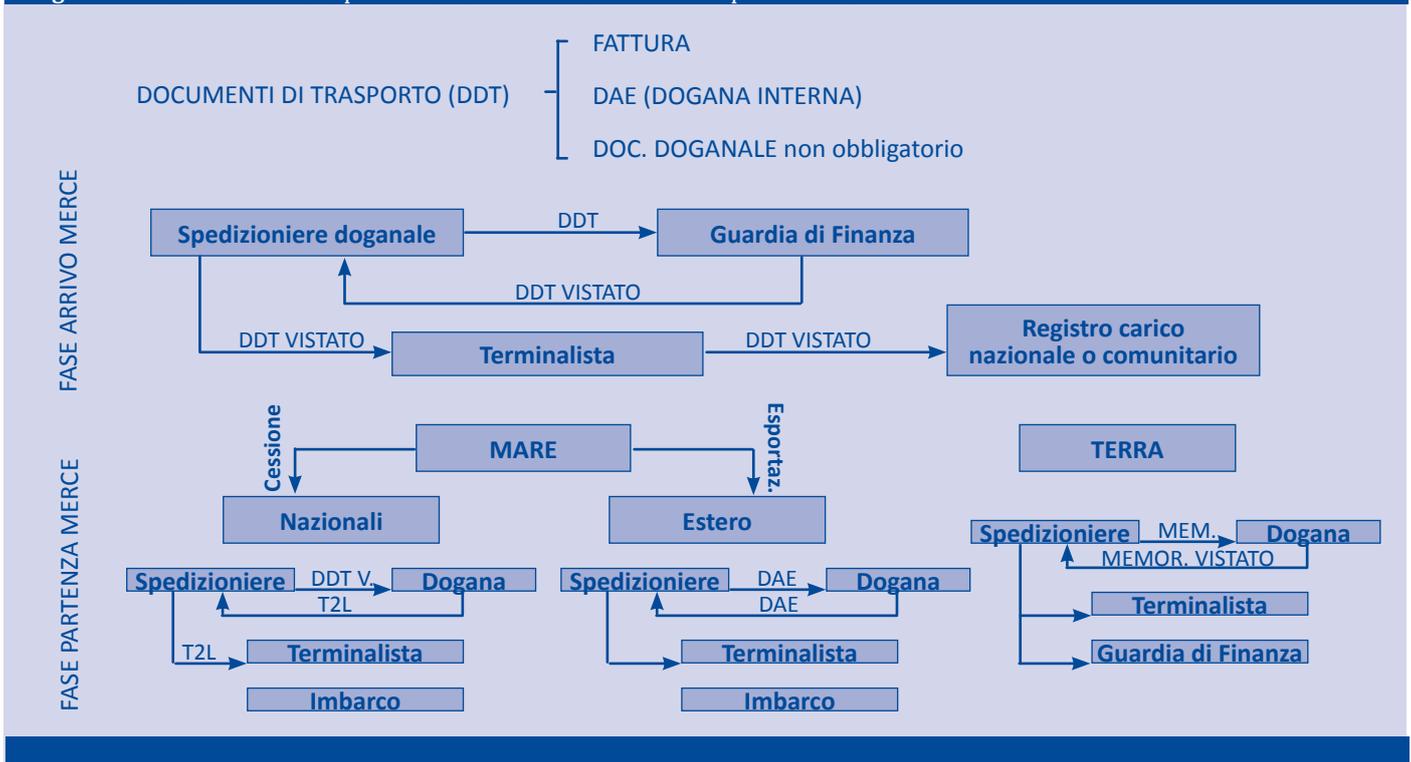


Figura 5. Flusso documentale per la merce comunitaria proveniente via mare

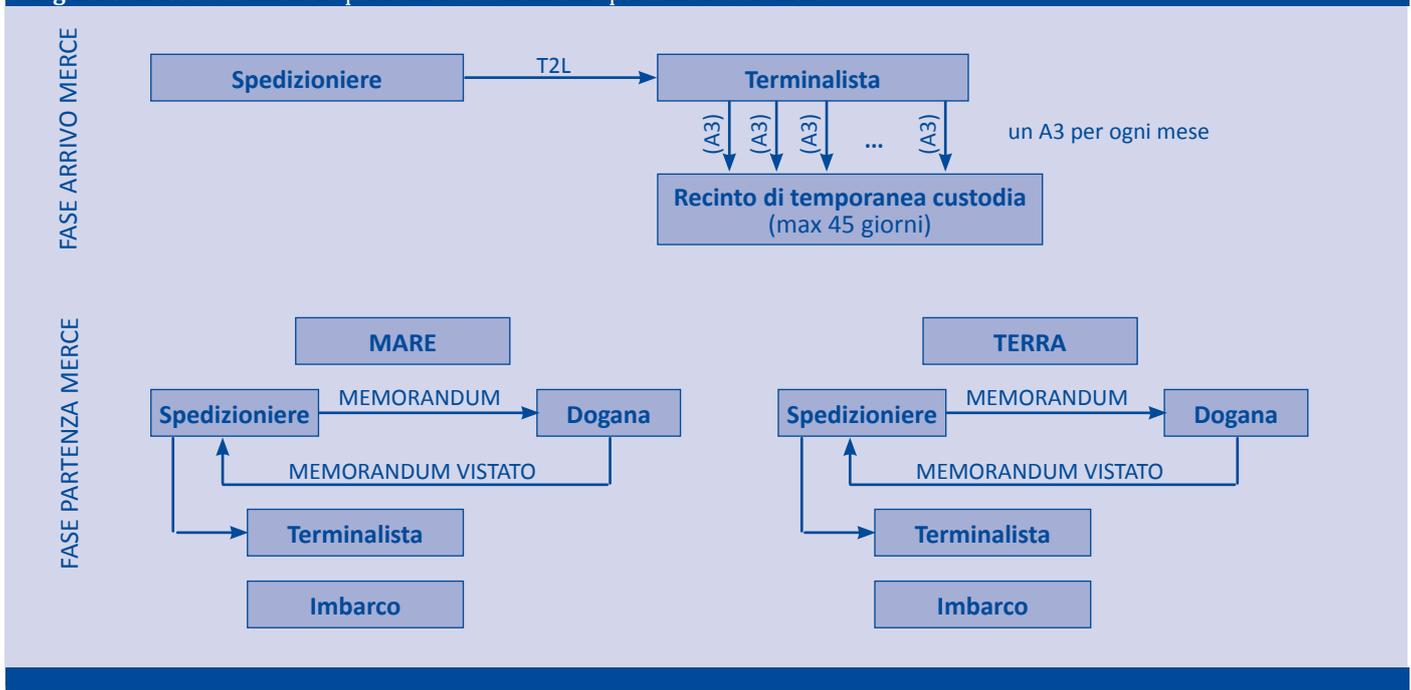


Figura 6. Flusso documentale per la merce extra-comunitaria proveniente via mare

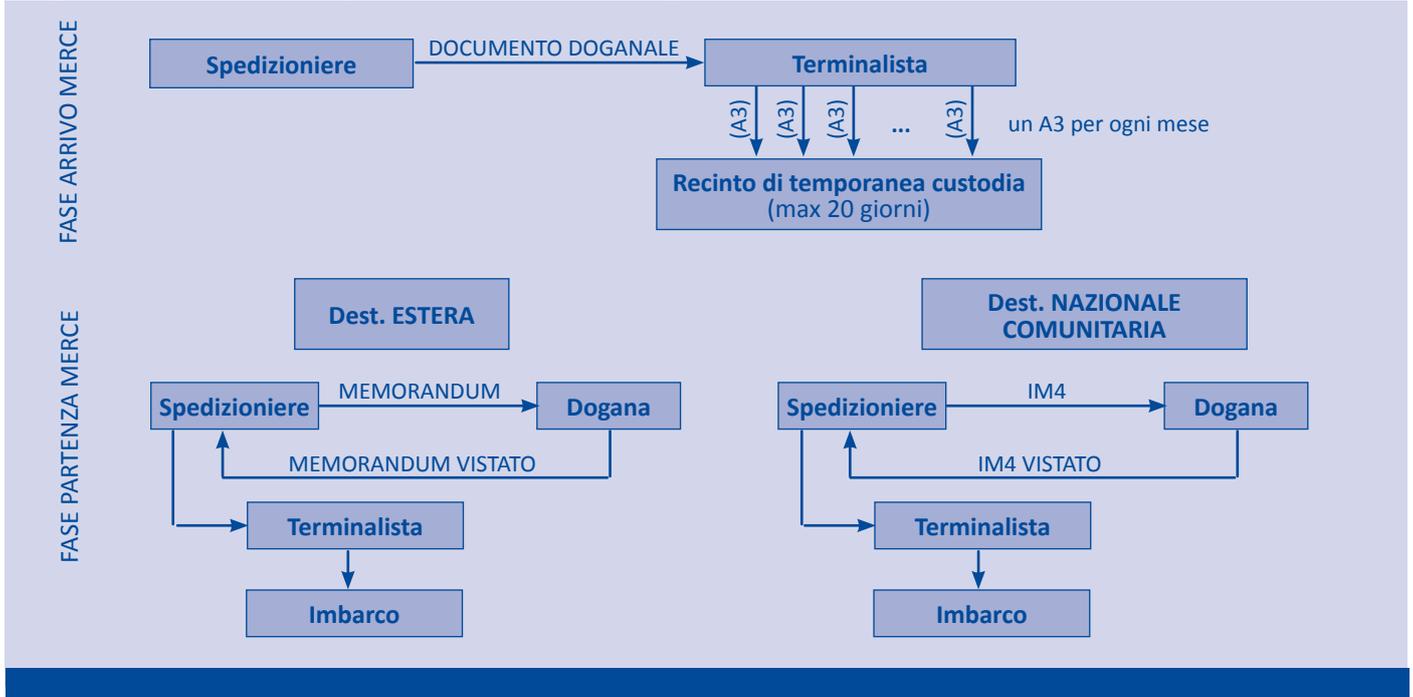
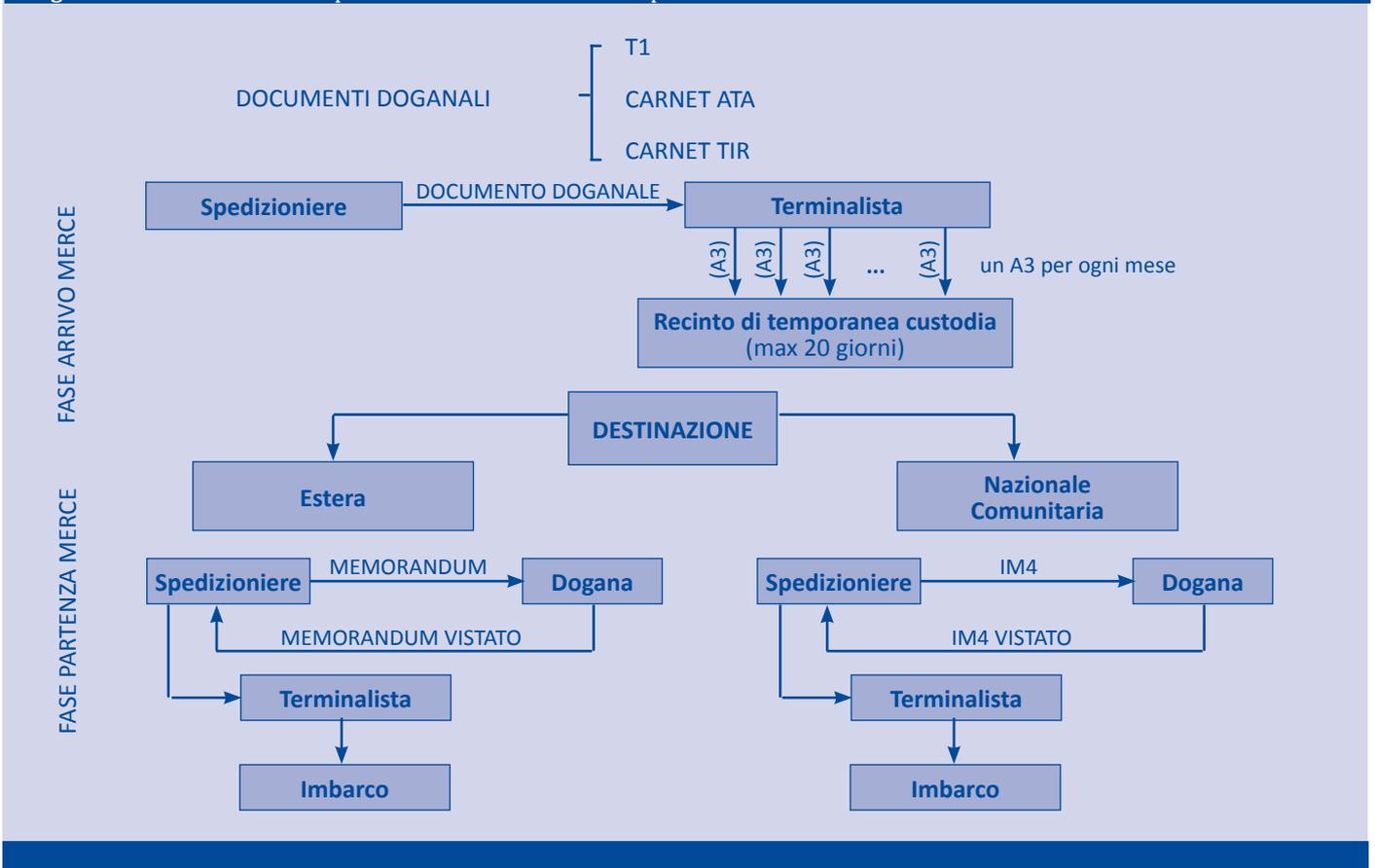


Figura 7. Flusso documentale per la merce extra-comunitaria proveniente via TERRA



3. Criticità dei flussi informativi doganali. Il caso Gioia Tauro

Una specifica indagine è stata indirizzata alla conoscenza delle procedure adottate e dei tempi per il compimento delle stesse in relazione al tipo di controllo doganale da effettuare e alle procedure logistico - operative nella zona del terminal container nel porto di Gioia Tauro. L'indagine è stata effettuata mediante questionari proposti a società di spedizioni. Sono stati oggetto di studio numero e tipologia dei controlli doganali, modalità di gestione del traffico contenitore, tempi di attesa. Un questionario è stato predisposto al fine di rilevare documenti inerenti alle procedure doganali, alla logistica portuale e ad eventuali manuali di formazione adoperati dagli operatori di settore. L'indagine è stata inoltre estesa ad una coppia di operatori logistici che hanno abban-



donato il porto di Gioia Tauro al fine di comprenderne le motivazioni.

Al fine di rendere più chiaro il rapporto tra flussi documentali e flussi merci è proposta la **Figura 8** che evidenzia in particolare il transito da mare verso la strada.

Figura 8. Schema semplificato dei flussi materiali e immateriali mare-strada



La rappresentazione del movimento della merce attraverso un diagramma spazio/tempo (**Figura 9**), affiancata al flusso documentale descritto in precedenza, è stata effettuata prendendo come dati i tempi relativi alle attività svolte nell'area portuale (**Tabella 1**). La fase che riguarda l'entrata della nave nel porto è preceduta da un'attesa in rada (0-1). Successivamente alle manovre di rimorchio e ormeggio (1-2) segue il prelievo, attraverso mezzi meccanici (3-4), del container ed il suo posizionamento nell'area TIR (4-5-6). A partire dal nodo 6 il container viene caricato dagli *straddle carriers* e posizionato sul TIR il quale prosegue verso l'instradamento (7-8-9-10).

Tabella 1. Fasi operative di movimentazione container

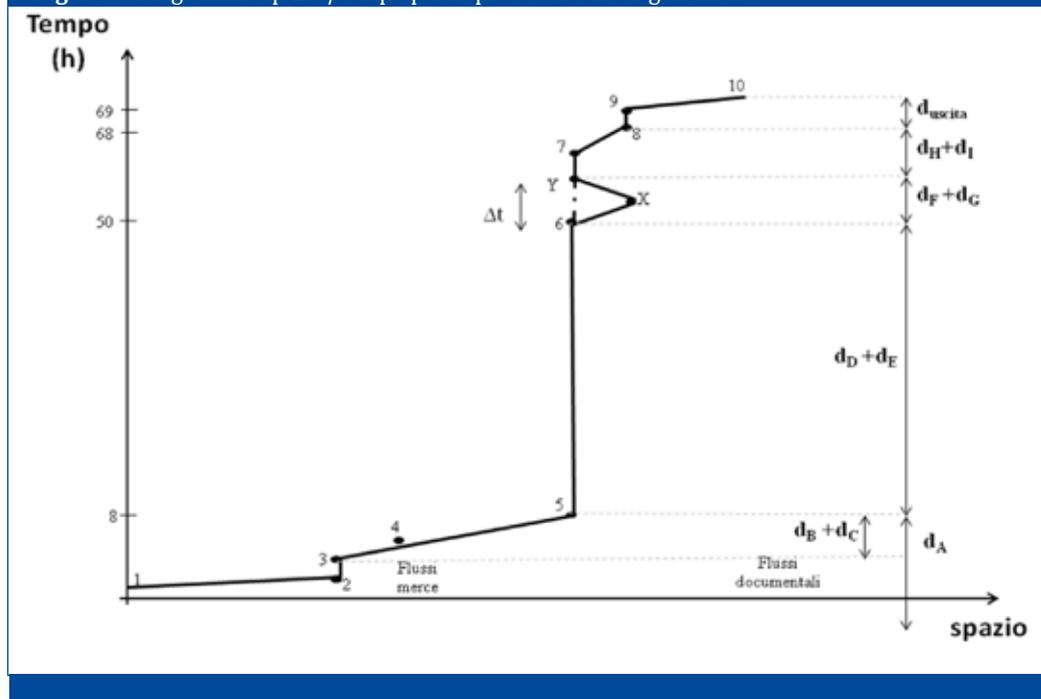
RAMO	ATTIVITÀ	TEMPI (H)
0-1	Attesa in rada	1
1-2	Pilotaggio, rimorchio, ormeggio	2
2-3	Attesa container sulla nave	1
3-4	Prelievo container e posizionamento su buffer gru	1
4-5	Posizionamento container su area TIR	3
5-6	Sosta container su area TIR	42
6-7	Controllo doganale	
	6X – Posizionamento per SC	
	XY – Uscita da operazioni sc	
	Y7 – Sosta in area TIR	18
7-8	Uscita TIR dal Terminal verso varco doganale	1
8-9	Controllo varco doganale	0,5
9-10	Instradamento TIR via strada	

Il diagramma alla pagina seguente permette di evidenziare anche come alcune attività si sviluppino in parallelo. L'importatore, prima che la nave arrivi in porto, si rivolge allo spedizioniere per comunicare l'imminente arrivo della merce. Lo spedizioniere riceve, per via telematica, le informazioni relative ai contenitori in arrivo: contenuto container e polizze (dA).

Con la documentazione acquisita, lo spedizioniere si reca alla Dogana informandola dell'arrivo del *container* in porto e il suo posizionamento al piazzale (dB). A questo punto la Dogana, effettuando le opportune verifiche (dC), prepara la documentazione necessaria compreso il calcolo



Figura 9. Diagramma spazio/tempo per le procedure di sdoganamento



dei dazi e diritti doganali (d_D). Subito dopo viene rilasciato il documento di accompagnamento vistato da presentare al *terminal container* (d_E) la quale prende visione della pratica e recupera fisicamente il *container* che si troverà nel piazzale di sosta vicino all'uscita dell'area di sua competenza (d_C).

Queste operazioni si svolgono in un arco di tempo variabile poiché dipendono da paese di provenienza merce, destinazione merce, tipo di merce e tipo di documentazione.

Si potrebbe verificare che la Dogana voglia effettuare delle verifiche scanner (SC) o manuali (VM) (d_F+d_G), dei contenitori scelti a campione che comporteranno, necessariamente, ad un'ulteriore perdita di tempo Δt . terminate le verifiche ed i dovuti controlli di sicurezza, vengono pagate le tasse portuali e i diritti doganali per poter procedere allo sdoganamento della merce (d_H+d_I). All'uscita dal terminal, la Guardia di Finanza può richiedere un ulteriore controllo documentale CD.

In rapporto alle risposte fornite da due operatori intervistati, relativamente alle operazioni doganali, si è determinato un *range* di tempo (minimo, massimo) per lo svolgimento delle procedure. Questi tempi si riferiscono specificatamente alle operazioni materiali che rientrano nell'arco di poche ore, ma il rischio è che, effettivamente, essi si dilatino per varie ragioni. Le aziende hanno fornito questi dati in rapporto alle proprie esperienze, non limitandosi alla procedura strettamente operativa. In **Tabella 2** è proposta la descrizione di una tipica procedura di *import*.

La semplificazione delle procedure doganali può rappresentare una leva importante sulla quale agire per consentire un flusso regolare nella circolazione delle merci, senza intralci o ritardi che non siano strettamente giustificati dalle necessità di monitoraggio e controllo.

Tabella 2. Tempi medi di attese per le procedure di Export

FASE	ATTIVITÀ	RANGE DI TEMPO	
		MIN	MAX
d_A	Rilascio delle polizze da parte dell'agenzia marittima	12	48
d_B	Posizionamento del contenitore al piazzale	12	24
d_C	Esecuzione della verifica di tipo (CD)	2	48
d_D	Attesa per meccanismi di quantificazione e pagamento diritti doganali	12	24
d_E	Rilascio di documentazione automatizzate (Ufficio Merceologico)	24	48
d_F	Esecuzione della verifica di tipo scanner (SC)	12	24
d_G	Esecuzione della verifica di tipo (VM)	12	24
d_H	Attesa pagamento tasse portuali sui documenti ammessi altre dogane (A22 fuori visto)	1	12
d_I	Conseguimento dello sdoganamento	12	24

CONCLUSIONI

Lo studio mette in evidenza un aspetto critico del sistema italiano dei controlli doganali, ossia l'eccessiva segmentazione che lo caratterizza, in particolare per quanto riguarda le pratiche

efferenti lo sdoganamento. Tale segmentazione dà vita, a sua volta, ad una moltiplicazione, e spesso ad una sovrapposizione, degli interventi operativi, con conseguente aumento sia dei tempi di sosta della merce in dogana che di quelli necessari per il completamento delle operazioni doganali.

In tutto ciò, va detto che in Italia le difficoltà di apertura al dialogo con il settore privato, sono probabilmente dovute ad un ritardo che il nostro Paese (come in genere i Paesi del Sud Europa) sconta a causa di una cultura, a lungo dominante, e della quale sono ancora impregnate sia l'amministrazione pubblica che i privati, più a vocazione fiscale che economica.

Il modello *Single Window* (UNECE, 2003), sportello unico doganale scelto dal legislatore italiano, in linea di tendenza con altre esperienze internazionali è pertanto volto a coordinare il flusso di informazioni trasmesse dagli operatori. Nella pratica tuttavia, ed a prescindere dall'estensione che si vuole dare al concetto di «sportello unico», la realizzazione di questo strumento di semplificazione si sta dimostrando difficile, soprattutto per via dell'inerzia da parte delle varie amministrazioni competenti in ordine ai controlli, di rinunciare all'approccio tradizionale nello svolgimento di determinate funzioni (Desiderio, 2008). Ciò nonostante il percorso per giungere ad un accordo che riesca a snellire le pratiche burocratiche e mantenere in linea con i Paesi concorrenti la competitività dei porti italiani, è ormai obbligato.

L'azione di contenimento dei tempi di sdoganamento dev'essere concentrata soprattutto verso su un'intensa opera di informatizzazione (con il 100% della documentazione che viaggia telematicamente) tale da portare una riduzione dei costi e del valore monetario della merce movimentata.

In questo lavoro si è realizzato un quadro conoscitivo volto a identificare, classificare e relazionare i flussi materiali e immateriali tra i soggetti operanti nel porto di Gioia Tauro. L'analisi ha, inoltre, portato alla rappresentazione di uno schema generale delle forme e delle tipologie di comunicazione tra i diversi attori, suscettibili al confronto e verifica con altre realtà portuali. ●

Domenico GATTUSO

domenico.gattuso@unirc.it

Rosario BARRESI

barresi.rosario@gmail.com

Giulio FERRARO

giulioferrarorc@hotmail.com

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Centro di Ricerca sulla Logistica Università C. Cattaneo LIUC, (2008). *Analisi delle opportunità logistiche dell'area retro portuale di Gioia Tauro*.

Desiderio D. (2008). *Controlli doganali e competitività economica*, editore Collana «Dogane e Commercio Estero» Giappichelli del Centro Studi e Servizi del Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali.

Gattuso D., Musolino G., Perri V. (2005). *Flussi informativi nel porto di Gioia Tauro - Progetto REPORTS e progetto SESTANTE - «Azioni per lo sviluppo dello short sea shipping, per la sicurezza nei nodi portuali e per l'interoperabilità dei sistemi informativi»*. Ed. Franco Angeli.

Giordano R., Nicchiniello C. (2008). *Indice di competitività della logistica: il posizionamento dell'Italia*.

Regione Sicilia (2010). *Problèmes de type logistique et administratif qui conditionnent les opérations de transport de marchandises par mer dans la zone de la Méditerranée, TerconMed project*.

The World Customs Organization (2008). *UNCTAD Trust Fund on Trade Facilitation Negotiations Technical Note No. 15*.

The United Nations, Economic Commission of Europe (2003). *The Single Window Concept. Enhancing the efficient exchange of information between trade and government*.

Handbook Instituto Portuario de Estudios Cooperacion de la Comunidad Valenciana (2012).

WEB

www.agenziadogane.gov.it

www.portodigioiatauro.it

www.terconmed.eu

IL FUTURO DELLE POLITICHE DELLA MOBILITÀ NELLE SOCIETÀ AD INDUSTRIALIZZAZIONE MATURA

Oltre l'automobile: scenari di cambiamento nelle preferenze di mobilità ed impatto sulle politiche urbane dei trasporti

di PIETRO SPIRITO

Lo sviluppo delle aree metropolitane ha accentuato il ricorso al mezzo di trasporto privato. Ora si tratta di capire come correggere questa tendenza, tenendo conto della sostenibilità ambientale e della domanda di consumi più responsabili

LA STORIA DELLE POLITICHE PER LA MOBILITÀ negli ultimi decenni è stata caratterizzata da una preferenza, esplicita o implicita, verso lo sviluppo della motorizzazione individuale di massa, attraverso non solo azioni di sostegno pubblico allo sviluppo del mercato automobilistico, ma anche mediante una politica di urbanizzazione che ha favorito lo sviluppo della diffusione territoriale delle aree metropolitane (*sprawl* urbano), che a sua volta ha accentuato ed indotto comportamenti degli individui verso la preferenza del ricorso al mezzo privato rispetto al mezzo collettivo per gli spostamenti sistematici.

Ora si tratta di comprendere quali possano essere le azioni correttive possibili, che devono tenere in conto da un lato degli obiettivi di sostenibilità ambientale necessari per evitare fenomeni strutturali di peggioramento della qualità della vita fortemente impattata dalla congestione in ambito metropolitano, e dall'altro delle nuove preferenze che stanno manifestando i consumatori, soprattutto le giovani generazioni, verso un consumo più responsabile e riflessivo di mobilità, soprattutto nelle grandi aree urbane dei Paesi ad industrializzazione matura.

Le politiche urbane di mobilità si sono, nei passati decenni, mosse prevalentemente nel recinto della preferenza, data per consolidata, verso l'uso del mezzo privato, dando luogo ad orientamenti e comportamenti anche estremamente divaricanti: «L'ortodossia prevalente per molti anni, quella fondata su fattori di lungo termine che spingevano verso una crescita della proprietà e dell'uso dell'automobile, è stata sempre citata a supporto di un numero di politiche differenti e contraddittorie. In favore di incrementi nella costruzione in larga scala di capacità stradale o in favore del *road pricing*, o in favore di misure restrittive al traffico o in favore di investimenti ed iniziative tendenti ad alterare o ridurre i *trend* in corso ... La questione è se la discussione sul picco dell'auto possa condurre a differenti conclusioni di politica. Vi è anche incertezza se questa tendenza abbia implicazioni sulle scelte politiche. Quando vi è incertezza sui *trend* futuri, devono essere preferite politiche capaci di essere robuste sotto qualsiasi incerto futuro. Ciò suggerisce una forte preferenza per politiche che siano flessibili e che non si orientino verso investimenti infrastrutturali che immobilizzino grandi risorse di capitale ... È un argomento che dovrebbe orientare le spese delle autorità locali più verso il reddito che il capitale, più verso il miglioramento della gestione che verso gli investimenti infrastrutturali»¹. La fase di crisi economica che stiamo ancora vivendo, paradossalmente, può costituire una opportunità per ripensare le politiche della mobilità. «Quando il traffico diminuisce, si determinano opportunità per migliorare qualità ed efficienza che semplicemente non esistono quando il traffico invece aumenta»². Proprio la decongestione nel tasso di mobilità determinata congiuntamente dalla crisi economica, che certamente induce comportamenti differenti di consumo, può quindi costituire una finestra di opportunità per sperimentare linee di azione innovative sulle politiche della mobilità.

Irrobustire le reti del trasporto collettivo 

Una delle risposte possibili, anche in una visione di discontinuità dei comportamenti di consumo da parte dei cittadini verso un uso minore del mezzo di trasporto privato, consiste nell'irrobustire la rete dei collegamenti attraverso il trasporto collettivo. Certo, la durata e la profondità della crisi sta generando un impatto complessivo tale sui meccanismi di funzionamento dell'economia e sulle scelte di consumo dei cittadini, che diventa difficile operare anche scelte

¹ Phil Goodwin, *Three ways on peak car*, in University of the West of England, «A future beyond the car?, World transport policy and practice», 17 (4), 2012, p. 14.

² Phil Goodwin, *Three ways on peak car* in University of the West of England, «A future beyond the car?, World transport policy and practice», 17 (4), 2012, p. 14



di riorganizzazione dei servizi di trasporto collettivo, adeguate a sorreggere un programma solido di mutamento delle scelte modali di lungo periodo.

Difatti, la crisi in corso sta generando difficoltà gestionali anche alle aziende erogatrici di servizi di trasporto pubblico, soprattutto per effetto della consistente contrazione delle risorse finanziarie disponibili da parte delle istituzioni pubbliche, sia per alimentare i programmi di investimento nel mantenimento e nel rinnovo delle infrastrutture e delle flotte, sia per mantenere il passo dei corrispettivi pubblici per gli obblighi di servizio.

Difficoltà nel trovare sostenibilità economica adeguata



Queste difficoltà profonde nel trovare sostenibilità economica adeguata a garantire un percorso di sviluppo del mercato dei servizi di trasporto collettivo non si verifica solo nei Paesi europei, che sono caratterizzati da una struttura dell'offerta con imprese a proprietà prevalentemente pubblica, ma anche in sistemi, come quello statunitense, in cui il mercato è gestito da aziende private.

A marzo del 2011 l'*American Public Transportation Association (APTA)* ha condotto un *survey* tra le aziende private del settore sugli effetti della crisi economica: «Quasi i tre quarti (74%) delle aziende hanno messo in evidenza che l'andamento del mercato segna una riduzione dei volumi (39%) o un mantenimento dei livelli rispetto all'anno precedente (26%). Tra le aziende che hanno registrato una flessione, la media del decremento è pari al 25% ... Quasi sei aziende su dieci (58%) hanno affermato che il livello corrente degli investimenti statali e locali stanno determinando un impatto negativo sul business»³.

Si delinea quindi una sorta di circolo vizioso tra una domanda crescente di servizi di trasporto collettivo, anche per effetto della crisi economica che induce alla rarefazione nel ricorso al trasporto individuale, e la disponibilità di una rete adeguata di servizi di trasporto collettivo. Le difficoltà economiche e finanziarie dei soggetti pubblici stanno difatti contemporaneamente inducendo anche scelte di riduzione delle risorse disponibili per il consolidamento del trasporto pubblico locale, sia sotto il profilo del finanziamento della gestione, sia sotto quello del finanziamento degli investimenti per il mantenimento in efficienza e lo sviluppo delle reti collettive. Da questa trappola bisogna uscire, e per farlo è necessario approfondire l'analisi sulla evoluzione in corso nella struttura della domanda di mobilità, partendo dalle esigenze nuove che si stanno manifestando. Contano molto le trasformazioni che si stanno determinando nell'approccio alla mobilità da parte delle generazioni più giovani.

Di conseguenza, proprio per tenere conto di questi cambiamenti, si manifestano una serie di modificazioni nell'approccio al trasporto che investono le diverse generazioni, nella evoluzione delle traiettorie di vita. Le biografie della mobilità nelle società metropolitane ad industrializzazione matura stanno cambiando, e di conseguenza l'assetto delle politiche deve tenere conto di questi approcci nuovi verso la sostenibilità ambientale. Le tendenze demografiche in corso condizioneranno certamente il profilo evolutivo della domanda.

«Dovremmo concentrarci sui giovani (perché sono il futuro), sui vecchi (perché sono il settore di popolazione che cresce a ritmo più intenso), sui ricchi (perché sono meno vincolati dalla disponibilità economica) e sul ceto riflessivo (perché interpreta i cambiamenti con maggiore lungimiranza). Se osserviamo una riduzione nell'uso dell'auto tra le comunità declinanti ed impoverite, ciò ha un significato differente rispetto ad un analogo fenomeno nelle comunità ricche e crescenti»⁴.

Innanzitutto, occorre puntare sulla «mobilità dolce», quella di minore impatto dal punto di vista delle scelte di investimento, perché tornare a favorire l'uso della ciclabilità e della pedonalizzazione può ridurre il tasso di congestione, soprattutto nelle aree centrali delle realtà metropolitane.

L'Italia, soprattutto nelle Regioni centro-meridionali, presenta un elevato grado di arretratezza rispetto agli altri contesti confrontabili delle società a capitalismo maturo. «Il nostro Paese dispone di appena 3.297,2 chilometri di piste ciclabili urbane, l'equivalente di sole 3 città europee (Stoccolma, Hannover e Helsinki). In Germania, per citare un esempio virtuoso, i chilometri sono circa 35.000»⁵.

Ogni giorno sul territorio della Unione Europea si spostano in bicicletta 35 milioni di cittadini. Solo recentemente la Commissione turismo e trasporti del Parlamento Europeo ha approvato le linee guida essenziali relative alle infrastrutture presenti sul territorio della Unione Europea, includendo per la prima volta la bicicletta all'interno della rete transeuropea di trasporto.

³ American Public Transport Association, *Impacts of the recession on public transportation businesses. Survey results*, luglio 2011.

⁴ Phil Goodwin, *Three ways on peak car*, in University of the West of England, «A future beyond the car?, World transport policy and practice», 17 (4), 2012, p. 15.

⁵ XX Rapporto ACI-Censis, *Dove è finita l'auto? Analisi di una crisi senza precedenti*, Roma, 18 dicembre 2012, p.64.



Tra il 2007 ed il 2013, nell'ambito del vigente programma quadro comunitario, alla bicicletta è stato assegnato solo lo 0,7% dei finanziamenti comunitari disponibili per il trasporto. Per il prossimo periodo finanziario (2014-2020), si prevede che il 10% dei Fondi UE per le reti europee di trasporto andranno alla mobilità ciclabile, operando così in una direzione coerente con le linee guida di sviluppo della mobilità «dolce» delineate dalla Commissione Europea al Parlamento già nel 2010⁶.

Insomma, l'attenzione rinnovata delle istituzioni europee verso lo sviluppo della ciclabilità può costituire una opportunità per le politiche di mobilità sostenibile italiane, che possono cogliere questa finestra di apertura verso il sostegno finanziario ad altre forme di trasporto per recuperare parte del terreno perduto, potendo contare anche su finanziamenti comunitari per gli investimenti necessari a rendere possibile lo sviluppo dell'uso delle biciclette nei contesti metropolitani.

Accanto alla crescita della ciclabilità, occorre recuperare e rilanciare anche politiche per la pedonalizzazione. «Camminare resta un importante e sostenibile mezzo di trasporto ... Una delle prime città ad abbracciare una pianificazione dei trasporti basata sulla pedonalizzazione è stata Copenhagen, influenzata dal lavoro dell'architetto ed urbanista danese, Jan Gehl»⁷.

L'impatto della sicurezza nel trasporto urbano

A corredo di questi interventi, serve una attenzione all'impatto sulla sicurezza del trasporto in ambito urbano, soprattutto se si intende rilanciare il ricorso alla ciclabilità ed alla pedonalizzazione.

«Secondo le stime preliminari, nell'Unione Europea (UE-27) circa 33.000 persone nel corso del 2010 hanno trovato la morte in incidenti stradali. Circa il 40% di questi decessi si verifica in incidenti avvenuti all'interno di un centro abitato. Una percentuale pari a circa il 48% degli utenti stradali deceduti è rappresentata da pedoni e ciclisti»⁸.

Le conseguenze, anche economiche, di un assetto urbano attento all'impatto della mobilità sono estremamente rilevanti, per la stessa competitività dei contesti urbani, in una fase nella quale l'organizzazione industriale delle società a capitalismo avanzato si sta orientando sempre più sull'economia dei servizi rispetto alla centralità della manifattura, che si sta invece spostando verso i Paesi di nuova industrializzazione.

L'impatto di processi di trasformazione nell'assetto modale hanno una ricaduta rilevante su altri settori di spesa che sono correlati alle scelte di trasporto: «A Copenhagen la città ha stabilito che ogni chilometro percorso in bicicletta determina per la città un risparmio di 25 centesimi di dollaro in sanità e manutenzione delle strade, mentre ogni chilometro guidato in automobile costa alla città di Copenhagen 16 centesimi»⁹.

Grazie ad un disegno urbano che ha reso possibile scelte di mobilità sostenibile coerenti con il piano strategico di sviluppo della città, è cambiata radicalmente la funzione d'uso del sistema dei trasporti cittadini. «Copenhagen si è trasformata da un *network* di strade dominate dall'automobile a metà del ventesimo secolo in una città ciclabile oggi, con un incremento dei viaggi in bicicletta del 70% tra il 1970 ed il 2006»¹⁰.

I mutamenti nelle scelte di politica pubblica della mobilità non sono solo il frutto di valutazioni politiche da parte dei decisori, ma anche di pressioni da parte della opinione pubblica, che mette le scelte per un trasporto sostenibile al centro di iniziative che poi cominciano a modificare il quadro delle scelte. Primi segnali, per ora flebili, di un ruolo più attivo della società civile nella definizione delle scelte politiche per una mobilità sostenibile cominciano ad emergere.

La *European Association for Deceleration Secretary* ha promosso una iniziativa per invitare le città ad introdurre un limite di velocità nei centri urbani a 30 km/h, per ridurre il rischio di incidenti e per limitare gli effetti ambientali negativi dell'inquinamento. Per effetto di questa campagna Angers, una città della Loira con 150.000 abitanti, ha aderito alla campagna, ed ha introdotto in tutto il territorio urbano il limite di velocità a 30 km/h.

Mobilità dolce e provvedimenti di controllo del traffico privato dal punto di vista della velocità, o della limitazione degli accessi in alcune aree cittadine, sono gambe necessarie per andare nella stessa direzione, in quanto il ricorso alla pedonalizzazione ed alla ciclabilità deve essere

⁶ Directorate General for internal policies, *The promotion of cycling*, Unione Europea, 2010.

⁷ S. Melia *A future beyond the car? Editorial introduction*, in University of the West of England, «A future beyond the car?, World transport policy and practice», 17 (4), 2012, p. 5.

⁸ Per una analisi su questi temi, cfr. il Rapporto 2011 sulla sicurezza stradale di pedoni e ciclisti, Dekra Automobil GmbH

⁹ Anne Matan, Peter Newman, *Jan Gehl and new visions for walkable Australian cities*, in University of the West of England, «A future beyond the car?, World transport policy and practice», 17 (4), 2012, p. 32.

¹⁰ Ralph Chapman, Philippa Howden-Chapman, Anthony Capon, Pengjun Zhao, *Cities as systems: implications for sustainability and health*, New Zealand centre for sustainable cities, 2012, p.6.



accompagnato da misure di sicurezza del traffico stradale coerenti con tale obiettivo.

Alcune città italiane si sono incamminate in questa direzione: basti pensare alla introduzione dell'Area C a Milano o alla pedonalizzazione del lungomare di Napoli. Si tratta di misure che hanno trovato anche ostacoli nella loro attuazione, ma sono anche in questo caso il sintomo di una diversa sensibilità sul tema della mobilità sostenibile.

Una effettiva discontinuità nelle scelte di assetto modale della mobilità richiede però non solo interventi singoli di politica dei trasporti, o iniziative meritorie dal basso da parte dei cittadini. Per andare nella direzione di una rivisitazione strategica dei modi d'uso per la mobilità nelle aree metropolitane è necessario mettere in campo un metodo di lavoro ed una forte sinergia tra trasportisti, urbanisti, sociologi. Solo l'incrocio tra competenze differenti, ed una forte sinergie e convergenza di saperi, può consentire un ridisegno del sistema urbano.

«Al cuore del metodo di Jan Gehl vi è una continua e sistematica osservazione di come le persone usano lo spazio pubblico. Il metodo si basa sui *Public Spaces Public Life Surveys* (PSPL), che si costruiscono secondo tre percorsi: l'analisi dello spazio pubblico, la valutazione della vita pubblica, le raccomandazioni strategiche»¹¹.

Città senza auto: sperimentazioni estreme

Alcune sperimentazioni si stanno spingendo anche verso scenari estremi, rappresentati dal totale abbandono dell'automobile come mezzo di trasporto per i contesti urbani. Si tratta chiaramente di innovazioni pionieristiche, difficilmente estendibili in territorio più esteso, che però danno un segno di tendenza che non può essere ignorato.

«Discovery Bay ad Hong Kong, con una popolazione di oltre 16.000 abitanti, è stata probabilmente la prima città al mondo concepita senza auto. Ad Abu Dhabi, Masdar City è stata costruita come città senza auto concepita per ospitare sino a 40.000 abitanti»¹².

Mentre è ovviamente prematuro immaginare scenari estremi di trasformazione radicale dell'assetto delle politiche di mobilità, sino ad ipotizzare addirittura di cancellare l'automobile dai contesti urbani, è pur vero che altrettanto anacronistiche dovrebbero suonare ormai le opzioni che tendono a mantenere in vita un assetto centrato in modo dominante sulla motorizzazione di massa, che non riesce più a garantire miglioramenti adeguati al contesto delle necessità di mobilità dei cittadini nelle strutture delle aree metropolitane del nostro tempo.

«I cittadini stanno cercando alternative al trasporto, che includano una modifica culturale alle localizzazioni urbane, tali da consentire stili di vita meno dipendenti dalle automobili. Queste modificazioni hanno profondi impatti su come le città e le infrastrutture di trasporto debbano essere pianificate e disegnate»¹³. Eppure, nonostante che emergano con chiarezza segnali e richieste in tale direzione, «le idee di una pianificazione basata sull'automobile sono ancora prevalenti nella pianificazione della maggior parte delle città»¹⁴.

Mettere in discussione il modello di mobilità nelle aree metropolitane dei Paesi a capitalismo maturo è possibile a due condizioni: che da un lato si pongano al centro della attenzione i bisogni soddisfatti della collettività rispetto alle preferenze individuali dei singoli cittadini, e che dall'altro si incrocino in modo sinergico le politiche urbanistiche con le scelte di assetto della mobilità. Cominciamo il ragionamento sulle condizioni necessarie per ridisegnare le scelte di mobilità nei contesti metropolitani, partendo dalla necessità di assegnare centralità al tema dei bisogni collettivi rispetto ai consumi individuali, che sono stati nei passati decenni privilegiati.

«L'attuale politica dei trasporti nella maggioranza dei Paesi è finalizzata a consentire a più persone e merci di muoversi più facilmente e velocemente, e meno costosamente. Minimizzare le conseguenze avverse dell'impatto sociale ed ambientale è visto come un obiettivo secondario. Alimentare una apparentemente incessante crescita della domanda di attività di trasporto ad alto tasso di assorbimento energetico, specialmente auto ed aereo, ha condotto ad investimenti in strade, aeroporti e reti ferroviarie, sperimentando i modi più ingegnosi per finanziare queste opere. Indicatori del successo di questa politica possono essere considerate le opportunità di una crescente accessibilità verso destinazioni distanti»¹⁵.

¹¹ Anne Matan, Peter Newman, *Jan Gehl and new visions for walkable Australian cities*, in University of the West of England, «A future beyond the car?, World transport policy and practice», 17 (4), 2012, p. 31.

¹² Randall H. Ghent, *The future of carfree development in York*, in University of the West of England, «A future beyond the car?, World transport policy and practice», 17 (4), 2012, p. 42.

¹³ Anne Matan, Peter Newman, *Jan Gehl and new visions for walkable Australian cities*, in University of the West of England, «A future beyond the car?, World transport policy and practice», 17 (4), 2012, p. 30.

¹⁴ Anne Matan, Peter Newman, *Jan Gehl and new visions for walkable Australian cities*, in University of the West of England, «A future beyond the car?, World transport policy and practice», 17 (4), 2012, p. 30.

¹⁵ Mayer Hillman, *The implication of climate change for the future of car*, in University of the West of England, «A future beyond the car?, World transport policy and practice», 17 (4), 2012, p. 18.



Nella fotografia attuale degli assetti del mercato della mobilità, continua ancora a restare centrale la prospettiva dei consumi individuali rispetto a quelli collettivi, con l'attenuazione determinata dalla applicazione di politiche fiscali che tendono a riequilibrare gli assetti determinati dall'incrocio tra domanda ed offerta, tassando l'automobile per ricavare anche le risorse necessarie a finanziare i consumi di trasporto collettivo.

«Oggi è giudicato perfettamente ragionevole decidere quando e come viaggiare interamente da una prospettiva di interesse individuale e con poco riguardo agli effetti sulla qualità della vita delle altre persone, sul benessere della comunità e sull'ambiente, ed anche sulla accelerazione dei cambiamenti climatici ... La tassazione può essere utilizzata per assicurarsi che il principio secondo cui chi inquina paga sia applicato in modo sufficientemente effettivo da coprire i costi relativi alle emissioni inquinanti generate ... Ciò però richiederebbe una realistica valutazione monetaria dell'impatto delle emissioni per i più di cento anni in cui essere rimangono nell'atmosfera. Attualmente, non esiste un valore che possa coprire questi effetti avversi di lungo periodo»¹⁶.

Questo assetto è implicitamente anche alla base di un disegno di sviluppo delle aree metropolitane che ha assecondato la crescita dell'automobile e della motorizzazione di massa. Tra città ed automobili si è determinata una forte relazione biunivoca, che è alla base del modello di crescita metropolitana degli ultimi decenni.

L'auto al centro dello sviluppo delle aree urbane

Le aree urbane, sviluppatasi tra la fine del diciannovesimo secolo e l'inizio del ventesimo secolo con una rete di servizi di mobilità collettiva basate sulla rete tranviaria e metropolitana, successivamente hanno posto al centro della propria strategia di sviluppo l'automobile. Siamo ancora a questo stadio, e dobbiamo interrogarci se tale traiettoria di organizzazione urbana sia da un lato sostenibile e dall'altro accettata socialmente dai cittadini, nella prospettiva dei prossimi decenni. Come ha spiegato David Metz¹⁷, si è passati dalle *walking cities* (due secoli fa tutti i viaggi erano a piedi), alle *transit cities* (dal 1850 al 1950, con raggi di mobilità pendolare tra i 10 ed i 20 km) ed alle *automobile cities* (dal 1950 in poi, con raggi di mobilità pendolare tra i 50 e gli 80 km). Si tratta ora di capire se si sta chiudendo un ciclo durato più di sessanta anni, e verso quale scenario si potranno orientare le scelte di politiche e di assetto della mobilità da parte delle istituzioni pubbliche. Non sono possibili, proprio per la lunga durata del ciclo che è ancora in corso, aggiustamenti di piccolo cabotaggio. E del resto, eventuali interventi di trasformazione del modello di mobilità e del disegno di assetto urbano richiedono tempi di implementazione che devono essere stimati nell'ordine di decenni, per cui è indispensabile cominciare ad immaginarli e ad impostarli ora, per poter essere pronti quando saranno maturi i tempi della trasformazione.

«La moderna città e i veicoli a motore sono co-evoluti nelle recenti decadi. I veicoli hanno influenzato il disegno e la forma urbana, l'uso del terreno, le abitudini sociali, la geografia del lavoro e i mercati dei prodotti, la salute ed il benessere dei cittadini ... Le città sono responsabili di circa i due terzi delle emissioni globali di carbonio derivanti dai trasporti. Gli ubiquitari veicoli, prodotti in 78 milioni di esemplari nel 2010¹⁸, genera benefici di una conveniente accessibilità ad un costo apparentemente basso, ma contribuisce anche materialmente ad una serie estesa di impatti materiali sulla salute, come la riduzione del livello di attività fisica, la diffusione epidemica della obesità, il diabete, le malattie respiratorie e cardiovascolari e la depressione, ed è al centro del problema sulla sostenibilità dei cambiamenti climatici»¹⁹.

Cambiare il segno ed il senso di marcia di uno sviluppo urbano durato diversi decenni, che è stato basato sulla crescita della motorizzazione di massa che ha inciso fortemente sul disegno di crescita delle aree metropolitane, richiede una modifica delle politiche che non sia confinata alle sole scelte di carattere trasportistico. Veniamo in questo modo al secondo corno del problema, costituito dalla integrazione tra strumenti diversi di assetto del territorio, scelte urbane e configurazione dei modelli di trasporto.

«Le politiche dei trasporti urbani non sembrano generare frutti effettivi se non si introducono elementi di un pacchetto coordinato, che rifletta la complementarità tra i sistemi di trasporto, e la loro connessione all'uso del territorio»²⁰.

¹⁶ Mayer Hillman, *The implication of climate change for the future of car*, in University of the West of England, «A future beyond the car?», *World transport policy and practice*, 17 (4), 2012, p. 21.

¹⁷ David Metz, *Mobility, access and choice in urban environments*, University College London, 2011

¹⁸ I veicoli in circolazione sono diventati quasi 80 milioni nel 2011: per aggiornamenti sul volume della produzione mondiale di veicoli cfr: <http://oica/category/production-statistics>

¹⁹ Ralph Chapman, Philippa Howden-Chapman, Anthony Capon, Pengjun Zhao, *Cities as systems: implications for sustainability and health*, New Zealand centre for sustainable cities, 2012, pp. 3-4.

²⁰ Ralph Chapman, Philippa Howden-Chapman, Anthony Capon, Pengjun Zhao, *Cities as systems: implications for sustainability and health*, New Zealand centre for sustainable cities, 2012, p.8.



Vale la pena di sottolineare che gli impatti di politiche coordinate di segno diverso rispetto alla dominanza sinora schiacciante della motorizzazione individuale di massa non si riflettono soltanto sulla organizzazione dei servizi di mobilità, ma agiscono su un ampio spettro di variabili di carattere strategico sull'assetto territoriale, sino ad incidere sulla competitività e sulla produttività dei sistemi economici.

«I guadagni conseguibili dalla riduzione della congestione sono importanti per la produttività. E la produttività può essere rafforzata dai benefici congiunti in termini di salute derivanti dal mutamento delle abitudini di viaggio»²¹.

Modelli di sviluppo e interessi economici

Nella evoluzione dei contesti urbani contano molto due questioni, strettamente connesse tra loro: i modelli di sviluppo degli insediamenti abitativi, connessi alla crescita dei perimetri metropolitani secondo modelli di *sprawl* cittadino che hanno facilitato la motorizzazione di massa, e gli interessi economici della rendita fondiaria, che hanno guidato nei passati decenni le scelte di fondo dello sviluppo metropolitano nelle aree a capitalismo maturo.

«Le modalità di abitazione della popolazione nelle città, se avverrà in siti di nuova edificazione (*greenfield*) o già urbanizzati (*brownfield*), sarà importante per le decisioni di investimento nei sistemi di trasporto»²². Le conseguenze della prevalenza dell'uno o dell'altro modello di sviluppo metropolitano condizioneranno in modo sostanziale l'evoluzione della ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto.

«La popolazione addizionale che prenderà una abitazione nelle aree di nuova edificazione (*greenfield*) dipenderà largamente dall'automobile, e richiederà una capacità stradale crescente e con adeguata manutenzione. La popolazione aggiuntiva che si insedierà nelle aree già edificate (*brownfield*), nelle quali è molto limitata la capacità di aumentare la capacità delle strade, dovrà ricorrere maggiormente al trasporto pubblico, alla pedonalizzazione ed alla ciclabilità»²³.

La diffusione territoriale delle aree metropolitane, il fenomeno dello spopolamento dei centri storici, la creazione di grandi centri commerciali all'esterno dei perimetri tradizionali delle città storiche sono fenomeni connessi alla crescita della rendita fondiaria nei centri urbani che hanno inciso fortemente sulla mappa delle preferenze di consumo della mobilità, assecondando un processo di marginalizzazione del trasporto collettivo a vantaggio della motorizzazione individuale.

«Esiste una correlazione molto stretta tra l'ambiente costruito ed il livello di soddisfazione associato con esso. La sub-urbanizzazione è accompagnata da una consistente riduzione nel trasporto pubblico e nella qualità degli acquisti, e questo fenomeno conduce a livelli di soddisfazione decrescenti. Muoversi dalle periferie al centro determina un fenomeno opposto»²⁴.

Le scelte che vengono condotte in sede di pianificazione urbanistica determinano conseguenze radicalmente distinte sotto il profilo degli assetti del sistema della mobilità: «Per capire quali possano essere i differenti scenari a confronto, basta considerare il diverso destino di due città con un sostanzialmente analogo livello di popolazione e di reddito, come Atlanta e Barcellona, che sono però caratterizzate da una drammatica diversità nella densità, che si traduce in modelli davvero alternativi sotto il profilo dei trasporti urbani e delle scelte residenziali. I numeri sono impressionanti. Mentre Barcellona, con una popolazione di 2,8 milioni di abitanti, si estende su un territorio di 162 kmq., Atlanta, con una popolazione di 2,5 milioni di abitanti, si estende su un territorio di 4.280 kmq»²⁵.

Non tutti gli studiosi sono convinti assertori della opportunità di favorire lo sviluppo di una città compatta, che eviti il rischio di una dispersione territoriale. Esistono argomenti di natura economica che vanno nella direzione espressa da tale scuola di pensiero.

«La Gran Bretagna ha sviluppato politiche per il controllo della diffusione urbana, a cominciare dal *Town and Country Planning Act* del 1947 ... Ma quali sono stati gli effetti? Da una parte, la distinzione tra campagna e città è stata preservata ed è stato protetto l'ambiente rurale. D'altra parte, le restrizioni dal lato dello sviluppo immobiliare hanno determinato incrementi di prezzo nel valore delle proprietà, penalizzando gli appartamenti urbani che hanno uno spazio minore rispetto a quelli degli altri Paesi europei. Alti prezzi delle proprietà hanno avuto un im-

²¹ Ralph Chapman, Philippa Howden-Chapman, Anthony Capon, Pengjun Zhao, *Cities as systems: implications for sustainability and health*, New Zealand centre for sustainable cities, 2012, p.13.

²² David Metz, *Demografic determinants of daily travel demand*, Centre for transport studies, University College London, 2012, p. 1.

²³ David Metz, *Demografic determinants of daily travel demand*, Centre for transport studies, University College London, 2012, p. 11.

²⁴ Joachim Scheiner, Christian Holtz-Rau, *Changes in travel mode use after residential relocation: a contribution to mobility biographies*, Springer Scienze+Business Media, 2012, p. 15.

²⁵ Pietro Spirito, *La mobilità sostenibile per una riconversione ambientale dell'economia*, in www.huffingtonpost.it, 3 gennaio 2013.

patto sulla disponibilità delle abitazioni ed hanno ridotto la competitività per alcuni comparti industriali ... Queste politiche sono state ulteriormente rinforzate nell'ultimo decennio al punto che il 72% dei nuovi appartamenti sono stati costruiti su terreni già edificati (*brownfield*), rispetto al 54% del decennio precedente. Nello stesso periodo, la densità media netta delle nuove case è aumentata del 64%, passando da 10 a 17 appartamenti per acro in Gran Bretagna, ed è drammaticamente cresciuta nella regione di Londra, con un incremento pari all'89%, da 23 a 43 appartamenti per acro»²⁶.

Anche in Germania, la normativa urbanistica è andata nella stessa direzione: «Nel 1993, il Governo ha legalmente codificato il concetto di concentrazione decentralizzata nelle linee guida della pianificazione regionale, un approccio orientato allo sviluppo compatto quale strumento di una concezione dello spazio mirata ad integrare gli usi residenziali, ricreazionali e commerciali del territorio, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dall'automobile»²⁷.

La diffusione territoriale delle città su un perimetro vasto favorirebbe dunque, secondo una parte degli studiosi di questi temi, i cittadini a più basso reddito, che avrebbero per questa via la possibilità di disporre di residenze a più basso costo ed a maggiore qualità di spazio, evitando la crescita dei valori fondiari che sarebbe invece determinata dalle scelte di addensamento nelle aree centrali degli insediamenti urbani.

Tale orientamento di pensiero non tiene però conto delle esternalità e dei maggiori costi che si determinano proprio per effetto della diffusione urbana, che si traducono non solo in costi e tempi maggiori per gli spostamenti nei trasporti, ma anche in qualità della vita, per effetto di una minore possibilità di fruire dei servizi a maggiore valore aggiunto che restano concentrati nelle aree centrali e per effetto di una maggiore insicurezza che si determina nelle vaste periferie di ambiti urbani difficilmente controllabili.

Tre possibili modelli di organizzazione urbana

Emergono tre possibili modelli di organizzazione urbana nelle metropoli dei Paesi a capitalismo maturo:

- il **compattamento** (*compaction*), promosso dall'architetto Richard Rogers, basato su uno sviluppo alle più alte densità, principalmente su aree già edificate, investendo nelle reti di trasporto pubblico;
- la **dispersione** (*dispersal*), che determina come conseguenze maggiori spazi nella abitazioni e prezzi più bassi del mercato immobiliare, riducendo i costi di vita, di lavoro e di produzione e rendendo la regione più competitiva e produttiva per certi settori. D'altra parte, la dispersione genera un incremento nell'uso delle risorse (terra, energia), riduce la biodiversità, aumenta le emissioni legate ai trasporti, rischia di ampliare le disuguaglianze sociali. Quello della dispersione è sostanzialmente uno schema liberista, che consente alla domanda ed all'offerta di terra e di abitazioni di operare senza restrizioni;
- l'**espansione pianificata** (*planned expansion*), che costituisce una forma intermedia di sviluppo, consistente nella formazione di nuove polarità urbane, essenzialmente caratterizzate da insediamenti metropolitani con caratteristiche tali da promuovere la sostenibilità (*eco-towns*)

Se ci riferiamo a quanto è accaduto nei processi di espansione urbana determinatisi in Italia nel corso degli ultimi decenni, dobbiamo porre maggiormente al centro dell'analisi le distorsioni che si sono verificate per effetto delle scelte urbanistiche di periferizzazione dei nuovi insediamenti urbani.

Tale processo si è determinato anche quale effetto secondario delle difficoltà finanziarie degli enti locali, che hanno condotto ad una dissennata politica di scambio, fondata su oneri di urbanizzazione che hanno alimentato contestualmente una crescita dei volumi edificabili nelle aree periferiche, congiunta con una scarsa infrastrutturazione di questi territori in termini di servizi, in particolare per la mobilità collettiva.

«Il valore del capitale fisico delle città non è mai cresciuto così tanto, ma alla fine del ciclo immobiliare le città si ritrovano povere di infrastrutture e con i bilanci disastrosi ... I sindaci, per sopperire al *deficit* di infrastrutture e di bilanci, hanno inventato la «zecca immobiliare», cioè stampano moneta assegnando ulteriori diritti edificatori in cambio degli oneri di concessione. Ma lo scambio è ineguale, perché le infrastrutture necessarie per i nuovi quartieri costano molto di più degli oneri ricevuti, e quindi aumentano il *deficit* e richiedono un nuovo intervento

²⁶ Marcial H. Echenique, Anthony J. Hargraves, Gordon Mitchell, Anil Namdeo, *Growing cities sustainably. Does urban form really matter?*, Journal of the American planning association, n. 2, 2012, p. 122.

²⁷ Nolan Ritter, Colin Vance, *Do fewer people mean fewer cars? Population decline and car ownership in Germany*, Ruhr economic paper, n. 385, novembre 2012, p. 4

della zecca, in una spirale perversa e sempre più dannosa per l'interesse pubblico»²⁸.

Non sono state contestualmente messe in campo quelle azioni correttive che potevano attenuare le distorsioni determinate da questi meccanismi all'opera, ed in particolare non sono state ripensate le reti delle ferrovie regionali, per utilizzarle come tessuto connettivo per ricucire gli strappi determinati dalla dispersione degli insediamenti abitati nelle aree metropolitane. «È stata ignorata l'unica leva che poteva condensare il pulviscolo edilizio, almeno in parte, ovvero la ristrutturazione delle vecchie ferrovie regionali, come hanno fatto i francesi con la RER ed i tedeschi con la S-Bahn»²⁹.

Il potere della rendita fondiaria ha guidato i criteri di espansione urbana, che si sono orientati a vantaggio della speculazione immobiliare ed a svantaggio di un assetto territoriale equilibrato, e del sistema dei servizi per i cittadini. Quello che gli abitanti risparmiavano nei costi di affitto e di acquisto delle case in periferia, si è tramutato in maggiori costi, economici e sociali, di vivibilità nelle aree periferiche delle zone dense di nuova urbanizzazione, dedali senza servizi collettivi, o comunque con una dotazione talmente rarefatta da determinare scelte obbligate a favore del consumo di mobilità individuale.

Si è intrecciato il potere degli immobilariisti con lo sviluppo del potere finanziario, che ha caratterizzato i decenni ultimi del secolo passati, sino alla esplosione della bolla immobiliare e finanziaria, dal 2007 in avanti. «L'immobiliare è stato il proseguimento della finanziarizzazione con altri mezzi e mai il rapporto era stato così organico tra questi due modi di formazione della ricchezza»³⁰.

Il potere della rendita fondiaria

Il potere della rendita fondiaria ha plasmato l'articolazione delle gerarchie decisionali e la programmazione dello sviluppo urbano, che aveva tentato di contrastare le operazioni speculative per assicurare un livello di sostenibilità allo sviluppo delle metropoli, ha fatto posto alla rete degli interessi intrecciati tra immobiliare e finanza.

La miscela di queste due componenti ha condotto alla formazione di una poderosa bolla speculativa che non solo ha plasmato i comportamenti di consumo nella mobilità, ma ha anche contribuito a determinare i fattori che hanno condotto alla crisi economica nella quale siamo ancora oggi.

«La rendita pura immobiliare partecipa al primato della rendita nell'economia del turbocapitalismo. Infatti, con l'ascesa della finanza la rendita ha sopravanzato il profitto e lo ha intrappolato nella propria logica. Il profitto è tale in quanto entra in un prodotto finanziario. E questa subordinazione diventa ancora più forte verso il lavoro. ... Il primato della rendita porta con sé un potere costituente. Per questo la forma capitalistica contemporanea è accompagnata da una formidabile verticalizzazione del potere in tutti i campi, nello Stato, nell'impresa, nella società»³¹.

Questo reticolo di interessi costituiti ha posto a carico della collettività gli oneri dello sviluppo, anche in termini di sostenibilità ambientale e sociale, mentre ha incassato le posizioni di rendita speculativa, contribuendo a formare una nuova classe di capitalisti dello sviluppo urbano che hanno poi condizionato fortemente gli assetti del potere economico. Privatizzazione dei profitti e pubblicizzazione degli oneri è una formula spesso ripetitiva nella costruzione delle condizioni di contesto che conducono poi alle crisi economiche.

Le conseguenze di questo riassetto dei poteri si sono tradotte in comportamenti concreti che hanno impoverito la consistenza infrastrutturale delle reti di servizio collettivo nelle aree metropolitane. «Lo scarto tra valorizzazione privata e costi pubblici ha provocato una povertà infrastrutturale che stride con la ricchezza del Paese»³².

In uno scenario come quello sinora descritto, tocca avviare un percorso che riscriva i rapporti tra poteri pubblici e sistema economico, tornando a porre al centro dell'attenzione l'interesse collettivo, lo sviluppo sostenibile, la gerarchia delle scelte sugli investimenti favorendo quelle soluzioni che sono in grado di massimizzare il benessere della società nel suo insieme.

«Scelte di mobilità sostenibile (*smarter choices*) esprimono un eccellente ritorno sull'investimento, migliore rispetto ai progetti infrastrutturali, in linea con un decennio di scoperta che miglioramenti piccoli, locali, poco costosi alla qualità ed alla accessibilità del trasporto espri-

²⁸ Walter Tocci, *L'economia delle città*, relazione al convegno su «L'economia delle città», organizzato dalla Fondazione Italianieuropei, dal Centro per la riforma dello Stato e dall'associazione Romano Viviani, 15 dicembre 2012, p. 3.

²⁹ Walter Tocci, *L'economia delle città*, relazione al convegno su «L'economia delle città», organizzato dalla Fondazione Italianieuropei, dal Centro per la riforma dello Stato e dall'associazione Romano Viviani, 15 dicembre 2012, p. 4.

³⁰ Walter Tocci, *L'insostenibile ascesa della rendita urbana*, in «Democrazia e Diritto», n. 1, 2009.

³¹ Walter Tocci, *L'insostenibile ascesa della rendita urbana*, in «Democrazia e Diritto», n. 1, 2009.

³² Walter Tocci, *L'insostenibile ascesa della rendita urbana*, in «Democrazia e Diritto», n. 1, 2009.

mono un rapporto costi benefici che può essere di 10-20 volte superiore al costo, comparato ad un range 1-6 dei migliori progetti di ampliamento infrastrutturale»³³.

La stagione dei grandi investimenti con oneri a carico delle istituzioni pubbliche non è oggi replicabile, innanzitutto per le condizioni stesse della crisi che ha minato la credibilità dei debiti sovrani, ma anche per il ragionevole dubbio che, in una fase di transizione come quella che stiamo oggi attraversando, sia più corretto orientare le risorse disponibili verso interventi a maggior ritorno in un arco temporale di breve-medio periodo, mentre intanto si avvia una fase di ripensamento sul modello di sviluppo stesso delle aree metropolitane.

Prendere coscienza che sta giungendo a conclusione una lunga stagione dello sviluppo urbano basata sulla civiltà dell'automobile è dunque, per le considerazioni che sinora sono state svolte, opportuno e necessario.

Incentivi alla mobilità sostenibile

«L'ipotesi che possa proseguire la tendenza ad una crescita infinita della proprietà e dell'uso dell'automobile sembra essere del tutto priva di realtà pratica. .. Non è possibile tuttavia esprimere un giudizio definitivo sul fatto se il picco delle auto sia permanente o meno»³⁴.

Sperimentare forme di incentivazione alla mobilità sostenibile diventa una frontiera indispensabile per migliorare la qualità della vita dei cittadini ed anche per assicurare condizioni di ripresa della competitività e della produttività nelle aree metropolitane delle società a capitalismo maturo, nelle quali si affacciano forme di sviluppo economico basate più sulla società della conoscenza che non sulla crescita del prodotto manifatturiero.

Proprio per questa ragione, investire in forme innovative di sviluppo economico, fondate sulla qualità della vita, sulla sostenibilità ambientale, sulla nuova creatività consentita dalle tecnologie della comunicazione e della informazione diventa la frontiera necessaria del cambiamento. Sono queste le sfide che devono essere affrontate per effetto della diversa struttura nella domanda di servizi per la mobilità. Ridisegnare le città metropolitane assume centralità nella definizione delle nuove politiche industriali per la società del ventunesimo secolo. ●

Pietro SPIRITO

Pietro.Spirito@atac.roma.it

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. Insegna Economia dei Trasporti presso la facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Tor Vergata e tiene un blog sui trasporti sul sito www.huffingtonpost.it.

³³ Phil Goodwin, *Peak travel, peak car and the future of mobility*, International Transport Forum, discussion paper, n. 13, 2012, p. 36

³⁴ J. L. Madre, R. Collet, I.T. Villareal, Y.D. Bussière, *Are we heading towards a reversal of the trend for ever-greater mobility?*, International Transport Forum, discussion paper, n. 16, 2012, p. 10

UN QUADRO DI ANALISI E DI PROPOSTE PER IL SISTEMA DEI TRASPORTI REGIONALE

Trasporti e mobilità: un contributo all'agenda del Presidente della Regione Lombardia

di ANDREA BOITANI, MARCO PONTI, GIORGIO SPATTI

*Nella regione
più ricca e produttiva
nascono nuove
realità economiche,
ma il territorio
soffre di problemi
di accessibilità*

**Principi
e obiettivi
strategici** 

LA LOMBARDIA RAPPRESENTA LA MASSIMA CONCENTRAZIONE nazionale dei traffici e degli operatori del trasporto. Affrontare i problemi del settore in Lombardia significa far crescere la Regione ed aiutare il Paese. In questo quadro va letto il contributo degli Autori. Se possiamo aggiungere un punto è quello che riguarda la rilettura del territorio soprattutto in termini di livelli di accessibilità alle diverse aree e di connettività delle reti. La politica industriale e quella della residenze si sta modificando rapidamente, facendo emergere nuovi distretti economici e uno sviluppo diffuso delle residenze che portano sempre più alla necessità di identificare le grandi aree urbano-metropolitane.

La Regione Lombardia, con le sue politiche sul sistema dei trasporti e della mobilità può e deve offrire ai cittadini - lombardi e non - servizi efficienti e infrastrutture di qualità, migliorando rispetto alla situazione ereditata la qualità della vita, con un recupero di efficienza ed un risparmio di denaro pubblico. È bene ricordare che i trasporti sono la seconda più grande voce di spesa del bilancio regionale.

Il trasporto locale deve essere pensato per i cittadini e non per le aziende di trasporti.

La Regione deve assumere, diversamente dal passato, un ruolo molto più attivo di tutela degli interessi dei viaggiatori, e di orientamento alle scelte progettuali, di investimento e di gestione dei concessionari aeroportuali, autostradali, ferroviari e del trasporto locale.

La politica di settore deve essere capace di legare la mobilità e la sostenibilità ambientale con la crescita economica: **non ci si può accontentare della sostenibilità nella stagnazione o, peggio, nella decrescita.**

Bisogna superare la rivendicazione generica di una maggiore «dotazione di infrastrutture» con interventi mirati di integrazione delle reti e dell'offerta di servizi. Ciò per garantire un'accessibilità diffusa del territorio regionale e soddisfare la crescente domanda di mobilità con soluzioni efficienti, innovative e sostenibili sia dal punto di vista ambientale che finanziario.

La pianificazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto deve essere integrata con la pianificazione territoriale e con le politiche volte a favorire la mobilità abitativa sul territorio al fine di servire realmente i bisogni dei cittadini, ridurre gli spostamenti non necessari, permettere un uso efficiente delle infrastrutture e dei servizi, garantendo soprattutto i cittadini lombardi meno abbienti e che sono esclusi dalle rendite immobiliari.

Si deve recuperare efficienza e produttività nella spesa pubblica del settore al fine di liberare risorse che possono essere destinate all'espansione e all'evoluzione del settore stesso e, conseguentemente, alla crescita economica e al miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

La Regione deve assicurare interventi coordinati sulle singole modalità di trasporto e su tutti gli aspetti ad esse collegati (sistemi tariffari, info-mobilità, tecnologie di controllo, sistemi di sicurezza, ecc.) al fine di conseguire la massima efficacia e l'ottimizzazione dell'intero sistema. Pianificazione, regolazione e incentivazione dei servizi e delle infrastrutture non richiedono la proprietà e il monopolio regionale della gestione, che creano conflitti di interesse e distorcono le scelte politiche. La Regione deve sfruttare, nelle modalità appropriate, i benefici derivanti dal confronto concorrenziale.

**Gli ambiti
di
intervento** 

Trasformare il trasporto ferroviario regionale in un moderno «trasporto rapido di massa», analogo a quello delle altre metropoli (con nuovi modelli di esercizio, maggiore e migliore disponibilità di materiale rotabile, adeguata accessibilità stradale alle stazioni, efficienti ed attrattive aree di interscambio). La Regione varerà contratti di servizio che incentivino maggior puntualità e maggior *confort* dei treni, senza gravare ulteriormente sulle finanze pubbliche. È necessario anche promuovere la ri-contrattazione con RFI delle regole di circolazione al fine di liberare capacità sulla rete lombarda e, soprattutto, nel nodo di Milano, rendendo così più



veloci e regolari i servizi per i pendolari.

Gli autobus extra-urbani svolgono un ruolo fondamentale e insostituibile. È necessario programmarli in modo da formare una rete efficientemente integrata e multimodale e da ridurre la capacità inutilizzata. La messa in rete deve estendersi anche a servizi di supporto al TPL, come ad esempio i minibus a chiamata, il *car sharing*, il *bike sharing*, ecc., con l'obiettivo di permettere al cittadino lombardo di usufruire di servizi diffusi sul territorio con facilità e continuità.

Con il taglio delle risorse per i trasporti regionali (ferrovie, metropolitane, autoservizi di linea urbani ed extraurbani), operato con la legge di stabilità 2013, la razionalizzazione e il miglioramento dell'efficienza sono condizioni essenziali per non ridurre in maniera «lineare» i servizi ai cittadini. È necessario pertanto recuperare produttività al fine di consentire un'offerta a costi unitari più bassi, anche attraverso una migliore e più equa organizzazione del lavoro.

Utilizzare tutte le potenzialità della concorrenza regolamentata, cioè bandire gare per lotti relativamente ridotti di servizi, cui possano partecipare aziende di ogni dimensione, sia nel settore ferroviario che in quello degli autobus. Programmazione integrata dei servizi non significa gestione monopolistica e neppure bacini di traffico molto grandi (come quelli voluti dalla Legge regionale di settore, che andrà modificata), inevitabili preda degli operatori esistenti.

Affrontare i temi della viabilità, che determina elevatissimi costi in termini di perdite di tempo, e un rilevante aumento delle emissioni inquinanti, puntando sull'accelerazione della realizzazione di pochi «grandi» progetti approvati (TEM, Pedemontana e «Brebemi») e su molti «piccoli» progetti (anche relativi a infrastrutture puntuali) che consentano di ridurre la congestione, migliorare la connettività delle reti e quindi far crescere il grado di accessibilità della Lombardia sia per i cittadini che per le merci, costruendo soluzioni a basso impatto sui territori attraverso un approccio negoziale con gli enti locali. È cruciale attivare un piano di manutenzioni delle strade lombarde per migliorarne la sicurezza, la velocità di deflusso e quindi migliorare il «servizio» per quei lavoratori che non possono che utilizzare il mezzo privato per raggiungere il posto di lavoro.

La Regione esigerà la valutazione indipendente - condotta secondo i migliori *standard* internazionali - di tutte le opere infrastrutturali localizzate sul territorio lombardo, affinché vengano realizzate le opere più utili con le risorse limitate a disposizione. Per la tutela dei consumatori, della concorrenza e della trasparenza è cruciale che divenga finalmente operativa l'Autorità nazionale dei trasporti, prevista dalla legge, per la regolazione indipendente di autostrade, aeroporti e servizi di trasporto nonché il monitoraggio delle gare e della dinamica tariffaria.

Per la mobilità delle merci due sono gli obiettivi:

- a.** creare le condizioni di mercato per un significativo trasferimento del traffico di lunga distanza dalla strada al combinato;
- b.** attivare politiche e provvedimenti di regolazione della distribuzione urbana delle merci che consentano al contempo di contenere congestione ed inquinamento e di ridurre l'incidenza dei costi dell'«ultimo miglio» sui prodotti.

Il mancato decollo di Malpensa come *hub* ha prodotto ampie distorsioni sia nel dibattito che negli orientamenti di investimento nel settore. In Lombardia non c'è bisogno di nuovi *hub*, né di nuove piste. Neppure c'è bisogno di «forzare» concentrazioni e/o limitazioni di traffico con provvedimenti che non corrispondono né alle esigenze del mercato, né all'interesse dei viaggiatori.

Va incentivata la mobilità ciclabile, estendendo la rete esistente attraverso la cooperazione con le amministrazioni locali. La Regione Lombardia intende, nei limiti concessi dal Bilancio, dare incentivi anche economici che favoriscano la diffusione di un parco circolante green e lo sviluppo di nuove tecnologie di trasporto meno inquinanti.

La Regione attiverà un **Piano lombardo della sicurezza stradale** che imponga il rispetto delle regole della circolazione stradale e l'educazione delle giovani generazioni. Inoltre, la Regione promuoverà sistemi informativi che supportino i cittadini nella pianificazione del viaggio e offrano servizi di informazione sulla reale situazione del traffico sulla rete. Importanti strumenti di supporto sono le tecnologie innovative, i sistemi di trasporto intelligenti e l'info-mobilità.

DIAGNOSI E NECESSITÀ DI INTERVENTO PIÙ SPECIFICHE

Secondo una recente indagine della Banca d'Italia, la Lombardia, la più ricca regione italiana, presenta un indice di accessibilità non particolarmente elevato tra le regioni italiane. Vale a dire che, tenendo conto dei luoghi (mercati per le merci) che le infrastrutture esistenti consentono di raggiungere, dei tempi di percorrenza e del grado di congestione, la Lombardia è a metà classifica rispetto alle altre regioni.

La Lombardia è anche una regione densamente urbanizzata, dove quindi è difficilissimo collocare nuove grandi infrastrutture stradali e ferroviarie (la vicenda del tracciato della Pedemontana è un esempio molto evidente).

Ciò significa che la crescita economica della regione è molto più legata all'innovazione tecnologica *soft* e all'ottimizzazione delle reti, dei servizi e della logistica. Accelerare la realizzazione

Analisi
del quadro
generale



delle infrastrutture portanti già approvate, avviando al contempo tutti gli interventi minori diffusi (finora trascurati) che consentano un'effettiva ottimizzazione dell'intero sistema è l'ap-proccio necessario per riuscire a garantire, in tempi e con costi accettabili, un salto di qualità della mobilità lombarda.

In questo contesto, un peso rilevante per tutta la Regione hanno:

1. il nodo di Milano, per il ruolo di fulcro della mobilità lombarda che ancora ha, per il livello di congestione che lo caratterizza e per il numero di cittadini interessati dai costi che la congestione genera (tempo perso e inquinamento proprio nelle zone dove fa più danni perché impatta su più persone);
2. il potenziamento del collegamento ferroviario verso i valichi svizzeri del Loetschberg e del Gottardo e lo sviluppo della piattaforma logistica della Lombardia occidentale/Piemonte orientale.

Si tratta anche di coordinare la realizzazione delle opere non solo tra loro, ma anche con la riorganizzazione dei servizi (maggiori frequenze e velocità commerciali, integrazione tariffaria), con le politiche fiscali (spostando il carico fiscale dal possesso dell'auto e dalle accise sui carburanti all'uso delle strade - questo oggi molto facilitato dalle tecnologie), con le politiche urbanistiche (concentrando i nuovi insediamenti sugli assi portanti dei sistemi di trasporto rapido di massa). Le stazioni ferroviarie devono diventare luogo di confluenza delle altre modalità di trasporto e devono essere trasformate in centri di servizi non solo commerciali, dotate di adeguati spazi di attestamento e di sosta per bus, minibus, autovetture, cicli, motocicli.

La questione delle risorse 

La legge di stabilità 2013 (comma 301) ha riportato al centro le risorse per i trasporti regionali, riproponendo il Fondo nazionale trasporti (sotto il nuovo nome di «Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale»). Le risorse sono state tagliate rispetto al complesso delle disponibilità degli anni passati e, contemporaneamente, si prevede che un DPCM (da emanarsi entro il 31 gennaio 2013) definisca criteri di ripartizione del nuovo Fondo finalizzati a «razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi». Nonostante che le esperienze del passato abbiano dimostrato che il decentramento delle risorse finanziarie non abbia dato risultati positivi, non sembra questa una buona ragione per rinunciare, anzi, occorre migliorare la responsabilizzazione degli enti locali a tutti i livelli, soprattutto rendendo credibili i meccanismi di competizione nel settore. Tuttavia il taglio complessivo delle risorse deve essere assunto come stimolo a incrementi di produttività e di efficienza.

È quindi necessario riprogrammare i servizi, così da evitare duplicazioni ingiustificate e da sfruttare al massimo la complementarità tra modi. Allo stesso tempo occorre prendere atto che in Italia (e la Lombardia in questo non fa eccezione) i costi operativi unitari del TPL sono i più alti d'Europa (insieme alla Francia), con una produttività del lavoro mediamente del 25% inferiore a quella europea; ricavi da traffico del 33% inferiori e contributi pubblici unitari (in conto esercizio) del 40% superiori. Non ci sono dati comparativi sulle ferrovie locali, ma non sarebbe sorprendente ritrovare *spread* simili quanto a produttività e tariffe.

Gare trasparenti per bacini limitati di servizi su gomma (non esistono economie di scala oltre i 10-12 milioni di vetture-km nei servizi su gomma) sono uno strumento importante per ottenere recuperi di efficienza e riduzioni di costo, ma anche per abituare le amministrazioni locali a gestire responsabilmente il proprio bilancio, cercando di ottimizzare il valore dei servizi resi in cambio dei corrispettivi. Gare trasparenti sono necessarie, per gli stessi motivi, anche per i servizi ferroviari regionali. Si richiede perciò una significativa discontinuità rispetto alle politiche finora adottate, tutte volte a favorire il monopolio delle imprese esistenti, siano esse di proprietà della Regione o degli enti locali.

Occorre che ricordare che la regione dispone di una leva economica decisiva per orientare le scelte dei comuni, costituita dal controllo di larga parte delle risorse finanziarie pubbliche destinate al settore.

I comparti su cui la Regione non ha competenze dirette 

Mobilità delle merci e logistica

È il settore che, nel quadro delle grandi trasformazioni economiche in atto, può rappresentare un'insieme di attività il cui sviluppo può compensare, sul piano economico ed occupazionale, la perdita di attività tradizionali oggi in corso di ri-localizzazione nell'economia mondiale.

Al contempo, in Italia, l'incidenza della logistica sui prezzi finali dei prodotti è praticamente il doppio degli altri paesi (ed arriva al 30% nella filiera agroalimentare), ed efficientare la logistica è un modo per dare competitività alle imprese e sviluppare i consumi.

Le questioni concrete al riguardo sono due:

- ➔ Lo scenario delle relazioni attuali è ormai di vasta scala. I traffici in origine/destinazione sono di lunga distanza e si avvalgono a tal fine di combinato marittimo e combinato terrestre. Ciò richiede una capacità terminalistica adeguata ed un'efficiente gestione. In Lombardia la mancata realizzazione di impianti adeguati nell'area milanese ha prodotto una



dispersione degli insediamenti degli operatori anche più evoluti che oggi produce congestione e costi sempre più elevati per gli operatori stessi. Garantire pertanto nella regione una capacità terminalistica che corrisponda ad uno scenario di sviluppo e di efficienza e riesca a recuperare all'interno degli impianti almeno parte degli operatori oggi mal localizzati è un modo per contenere la congestione e garantire sviluppo alla regione.

- La seconda questione attiene le politiche di *city logistic*. L'ultimo miglio è la componente della catena logistica che incide di più sul costo finale dei prodotti. Al contempo gli effetti moltiplicativi della congestione e dell'inquinamento prodotti dalla distribuzione delle merci sono sempre più percepiti dai cittadini come non accettabili.

Ciò evidenzia che dobbiamo abbattere congestione ed inquinamento riuscendo al contempo a garantire efficienza della distribuzione urbana e costi competitivi.

Un dato è significativo: il numero dei viaggi per le consegne aumenta e l'indice di riempimento dei veicoli diminuisce.

Ciò significa più traffico, più congestione, più inquinamento e costi unitari crescenti. Attraverso un sistema, concordato con le categorie interessate, di incentivi, disincentivi ed evolute dotazioni tecnologiche, sono oggi maturi i tempi per avviare alcune linee di intervento prioritarie che sono sintetizzabili:

- nella limitazione (innanzitutto) del traffico di autovetture nelle aree dense;
- nell'ottimizzazione dei circuiti di raccolta e distribuzione dei prodotti con un incremento degli indici di carico ed una riduzione dei veicoli merci in ingresso;
- nella limitazione del conto proprio (diseconomico e con un parco arretrato), incentivandone la conversione al conto terzi;
- nella adozione di una disciplina degli accessi, circolazione e sosta (finestre) articolata per filiere, zone, tipologie degli insediamenti commerciali, veicoli impiegati;
- nella incentivazione della sosta regolare nelle operazioni di carico/scarico sia attraverso l'utilizzo di adeguate tecnologie di controllo sia attraverso l'uso gratuito delle aree non dedicate;
- nell'identificazione di piattaforme logistiche peri-urbane sulle quali ottimizzare l'organizzazione degli operatori e dei cicli di distribuzione.

In questo ambito la Regione, attraverso le proprie competenze in materia urbanistica e trasporti (ed attraverso adeguate iniziative a livello nazionale) potrà:

- 1 individuare (e classificare) gli ambiti territoriali per i quali si rende necessaria l'adozione e l'attivazione di un Piano della mobilità delle merci, che potranno comprendere dalle semplici ZTL, agli assi viari dedicati, alle conurbazioni di più comuni;
- 2 definire, d'intesa con gli interessati linee guida e criteri di predisposizione dei piani da parte dei Comuni atti a garantire, pur nella specificità delle diverse situazioni, omogeneità dei provvedimenti e delle procedure;
- 3 gestire l'assegnazione dei finanziamenti, promuovendo, là dove siano coinvolti più comuni, gli accordi di programma necessari.

Il settore aereo

Il ruolo della Regione nel settore aeroportuale è oggi limitato: le politiche regolatorie vengono formulate a livello nazionale, dialogando quasi esclusivamente con i concessionari.

Nei tre aeroporti lombardi il traffico è complessivamente in crescita nonostante la crisi (occorre ricordare che in Italia i voli per abitante, in relazione al reddito, sono ancora inferiori rispetto al resto d'Europa, a riprova degli ampi spazi di crescita potenziale della domanda).

- **Malpensa** è un aeroporto intercontinentale (ha due piste di lunghezza adeguata), ma è sensibilmente lontano dal capoluogo, 48 km, pur disponendo di buoni collegamenti. È tuttavia in sofferenza a causa dei recenti abbandoni di due importanti compagnie europee, per cui vede dominante oggi un vettore *low-cost*.
- **Linate** è straordinariamente vicino al centro urbano, caratteristica essenziale per i servizi *business*, può servire essenzialmente voli nazionali ed europei, e dispone di una sola pista. Linate ha ancora vincoli ministeriali al numero di voli e rimane perciò inefficientemente sottoutilizzato.
- **Orio al Serio**, analogamente, può servire solo voli continentali, ha una sola pista, è baricentrico rispetto al bacino della Lombardia orientale, ma non dispone di collegamenti ferroviari, pur distando pochi km. da una ferrovia sottoutilizzata. Il maggior vettore *low-cost* europeo è dominante a Orio al Serio, e ne ha determinato la rapida e continua crescita.

Alitalia opera da Malpensa per i voli intercontinentali, e anche da Linate per molti altri, dove il servizio per Roma gioca ancora il ruolo principale, soprattutto (data l'ormai evidente competitività dell'alta velocità ferroviaria) per il traffico destinato alle relazioni intercontinentali servite solo da Roma (un traffico praticamente *captive*). Solo recentemente l'Antitrust ha concesso pochi voli ad un concorrente.



Peculiare è poi il fatto che anche nell'attuale fase di crisi di domanda, le concessioni aeroportuali continuino a presentare sostanziali profitti. Nonostante ciò, è recente la firma di un Contratto di Programma con SEA, che prevede ulteriori consistenti aumenti tariffari a fronte di investimenti che non sembrano, almeno oggi, coerenti con l'andamento del traffico, quali una terza pista a Malpensa, ambientalmente delicata, per una capacità che oggi è fortemente sottoutilizzata.

Per quanto riguarda Malpensa, non si può dimenticare che la costituzione di un *hub* di successo richiede o una straordinaria concentrazione di domanda (es. Los Angeles), o una compagnia di scala mondiale che ne faccia il proprio polo strategico (es. *American Airlines* ad Atlanta, *Emirates* nel Golfo). Entrambe le condizioni sono oggi assenti nell'area.

Si tratta ora di rendere sempre più attrattivi gli impianti incentivando qualità e quantità dell'offerta. Non servono nuovi investimenti come la terza pista. Mentre gli aumenti tariffari possono allontanare operatori destinati a portare traffico.

Per gli aeroporti lombardi minori occorrerà una attenta riflessione caso per caso, ma certo quanto esprime il mercato deve costituire la linea di orientamento dominante. Le esperienze iper-dirigistiche del passato infatti hanno dato risultati molto deludenti.

La Regione deve assumere, diversamente dal passato, un ruolo molto più attivo di tutela degli interessi dei viaggiatori, e di orientamento alle scelte progettuali e di investimento dei concessionari: infatti ha un ruolo importante nella pianificazione territoriale in generale, e dei trasporti in particolare.

Tre possono essere le finalità dell'azione regionale:

- a. sottolineare la necessità di favorire la competizione sia nel settore dei servizi aerei che in quella degli aeroporti, nella misura del possibile. Competizione vuol dire per esempio che dovrebbero scomparire dal quadro strategico regionale ipotesi di ridurre il ruolo degli aeroporti minori (Linate soprattutto) in vista di irrealistiche concentrazioni di servizi a Malpensa *ope legis*. Un tentativo è bastato, in tempi più favorevoli a questo tipo di operazioni, e ne abbiamo visto l'esito.
- b. premere per una rimodulazione degli investimenti di Malpensa, maggiormente coerente con i reali sviluppi del traffico e quindi capace di ridurre le tariffe relative per gli utenti.
- c. più generale, spingere a livello nazionale per la costituzione di una Autorità indipendente che tuteli gli utenti da rendite ed inefficienze (l'Autorità generale dei Trasporti di cui si è detto). ●

Andrea Boitani è professore ordinario di Economia politica all'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano, Facoltà di Scienze bancarie, finanziarie e assicurative. Si è laureato con il massimo dei voti all'Università «La Sapienza» di Roma, sotto la supervisione di Federico Caffè e ha conseguito con honours il Master of Philosophy all'Università di Cambridge (UK). Ha ottenuto la Borsa di studio «Stringher - Mortara» della Banca d'Italia (1980) e la Borsa «Luciano Iona» dell'Istituto Bancario San Paolo di Torino (1982). È stato ricercatore all'Università Cattolica di Milano e poi professore associato nelle Università di Perugia e di Roma, «La Sapienza» e ha ricoperto incarichi di insegnamento presso le Università di Bergamo e Politecnico di Milano. È stato componente del Comitato direttivo della «Graduate School in the Economics and Finance of Public Administration», Università Cattolica e del Comitato scientifico del Master in Economia della regolazione, Università di Roma «Tor Vergata». Attualmente insegna Economia Politica II (undergraduate), Monetary Economics (graduate), Regulatory Economics (PhD) e The Italian Economy from Miracle to Malaise (undergraduate).

Marco Ponti è laureato in architettura al Politecnico di Milano. Ha studiato negli Stati Uniti, poi ha lavorato nei trasporti in giro per il mondo per 13 anni come consulente per la Banca Mondiale. Impegnato sempre negli studi di trasporti, con la società TRT, ha iniziato ad insegnare economia e a scrivere sui giornali. Consulente di molti ministri dei trasporti ed economici, consigliere di amministrazione di due società pubbliche, attualmente è professore ordinario di Economia al Politecnico di Milano (in fase di pensionamento) e responsabile di un gruppo di ricerca internazionale sulla regolazione economica dei trasporti. Collabora con la Commissione europea.

Andrea BOITANI
andrea.boitani@unicatt.it

Marco PONTI
marco.ponti@polimi.it

Giorgio SPATTI
giorgiospatti@libero.it

Giorgio Spatti è laureato in Ingegneria Civile Edile presso il Politecnico di Milano (1970). Ha svolto il «Corso di perfezionamento in Tecnica del Traffico» (anno accademico 1970 – 1971) presso l'Istituto di Vie e Trasporti del Politecnico di Milano. Membro CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani). Vice-presidente della Commissione Traffico Automobile Club Milano. Svolge attualmente attività di libero professionista e consulente.

LE QUATTRO CAMPAGNE PER LA SICUREZZA STRADALE NEL SETTORE DELL'AUTOTRASPORTO

Dopo 12 anni l'autotrasporto è più familiare

Le tappe delle campagne promosse dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori

Un impegno rilevante non solo in termini finanziari, ma anche in termini culturali per l'ampio ventaglio di competenze messe in campo nelle diverse edizioni

NELL'ARCO DI DODICI ANNI, A PARTIRE DAL 2001, il Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori si è fatto promotore, sostenitore e protagonista di quattro Campagne per la sicurezza stradale, avvalendosi di volta in volta, soprattutto nelle prime tre edizioni, della collaborazione come *partner* di soggetti protagonisti nel settore dell'autotrasporto dai costruttori, assicuratori, istituti di sicurezza del lavoro, responsabili della gestione e uso delle infrastrutture, ecc.

Si è trattato di un impegno rilevante non solo in termini finanziari, ma anche in termini culturali per l'ampio ventaglio di competenze messe in campo nelle diverse edizioni, che hanno coinvolto tutte le componenti del settore: dai costruttori di veicoli ai gestori delle reti, dalle associazioni di categoria al mondo assicurativo, dalle istituzioni nazionali e locali ai docenti universitari delle discipline connesse all'universo del trasporto delle merci su strada: economisti, logistici, statistici, traumatologi.

Una così ampia mobilitazione di risorse fa riscontro alle intenzioni che sono state fin dall'inizio alla base dell'iniziativa, nella consapevolezza dei gravi costi umani, sociali ed economici prodotti dagli incidenti stradali. Coinvolgere nel problema della sicurezza stradale tutti i suoi protagonisti, è stata la convinzione che dalla conoscenza diffusa nasca la condivisione dei problemi e da questa l'individuazione delle soluzioni. Non è un caso che lo slogan iniziale sia stato «Siamo tutti sulla stessa strada», aggiunta l'espressione (composta) «TIRispetto» per arrivare a «TrasportiAMO».

Al di là delle denominazioni (e degli slogan) che hanno identificato le singole Campagne, va sottolineato il quadro strategico di sviluppo nel quale sono state inserite le iniziative:

- **La sensibilizzazione.** La prima campagna ha fatto conoscere il problema della sicurezza stradale nel settore dell'autotrasporto, nella sua quotidiana convivenza con gli altri utenti della strada;
- **La conoscenza.** La seconda campagna ha approfondito il tema in tutti i suoi aspetti sociali ed economici, tecnici e scientifici, psicologici e culturali e ha sensibilizzato l'opinione pubblica nazionale sui risultati di quest'ampio sforzo di ricerca.
- **La diffusione.** La terza campagna ha trasferito in Europa le conoscenze accumulate, confrontando ipotesi e testimonianze, esperienze e ricerche, analisi e soluzioni
- **La familiarità del messaggio.** L'obiettivo della IV Campagna.

La sfida europea della sicurezza 

L'iniziativa del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, del resto, è una delle iniziative più ampie, rilevanti e continuative tra quelle adottate dalle istituzioni italiane per dare concreta risposta alla sfida lanciata dalla Commissione europea che, all'inizio del nuovo secolo, aveva posto come obiettivo del primo decennio il dimezzamento della mortalità causata dagli incidenti stradali, riducendola da 50 mila a 25 mila vittime l'anno. In particolare, per quanto riguarda i mezzi pesanti, il bilancio di medio termine dell'Unione europea assegna a questa categoria di veicoli un peso del 6% nell'incidentalità a scala dei 25 Paesi membri: una percentuale analoga a quella che si riscontra in Italia.

In termini di categorie di veicoli coinvolte nei sinistri, l'efficacia sembra essere stata maggiore per il comparto dei veicoli commerciali, con *performance* che migliorano ulteriormente se dalla categoria si escludono gli autocarri e i veicoli dal peso totale a pieno carico al di sotto delle 3,5 tonnellate.

Quale che sia stato il contributo fornito a questi risultati dalle Campagne promosse dall'Albo degli autotrasportatori, la quantità e la qualità del materiale raccolto, delle esperienze accumulate, delle competenze maturate, della cultura disseminata ne fanno un punto di riferimento ineludibile per qualunque ulteriore iniziativa, nazionale o europea - sicuramente necessarie e prevedibili - nel campo del miglioramento dei livelli della sicurezza nel settore dell'autotrasporto.

LA PRIMA CAMPAGNA. LA SENSIBILIZZAZIONE

Siamo tutti sulla stessa strada

Ottobre-Dicembre 2001

La strada è un luogo comune. Uno spazio aperto a tutti, in cui devono convivere in condizioni di sicurezza gli utenti della strada. Per questo motivo il rispetto delle regole del Codice della strada e del buon senso costituisce solo un importante punto di partenza per limitare al massimo i rischi insiti nella mobilità. È necessario infatti che si sviluppi in Italia una cultura della sicurezza che valorizzi l'esperienza e il patrimonio professionale di chi quotidianamente vive e lavora sulla strada. Bisogna far crescere nelle nuove generazioni la convinzione che il vero esperto e il migliore autista è solo il conducente attento alla sicurezza: una persona cosciente di essere protagonista nella viabilità urbana ed extraurbana, in grado di riconoscere l'importanza del limite, capace di assumersi le proprie responsabilità e di seguire, sulla strada, una precisa autodisciplina. L'importanza di questo tipo di sensibilità supera l'ambito di una corretta mobilità, per arricchire di nuovi significati il concetto stesso di cittadinanza attiva, rispettosa della propria vita e di quella altrui. È l'inizio di un percorso che avrà bisogno di altre occasioni di formazione e informazione dedicate sia agli operatori del trasporto sia ai semplici automobilisti.

Di qui lo slogan «Siamo tutti sulla stessa strada», scelto per la prima Campagna per la Sicurezza stradale dell'Albo degli autotrasportatori, che avendo come *focus* «Sensibilizzare e sensibilizzarsi» ha voluto sottolineare la necessità, per tutti, di mettere in atto comportamenti sempre più attenti alla sicurezza stradale. Il tutto è tradotto in un grande evento di comunicazione, promosso da tre autorevoli protagonisti del settore - oltre al Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, anche l'Iveco e l'Inail - ma puntando al coinvolgimento dei diversi soggetti che operano sulla strada, con l'intento di raggiungere tre obiettivi:

- creare un «circolo virtuoso» capace di stimolare comportamenti positivi a favore della sicurezza stradale;
- sottolineare l'importante ruolo dell'autotrasporto e la professionalità delle imprese e degli operatori del settore;
- portare all'attenzione del pubblico, delle istituzioni e delle forze sociali i principali problemi del settore e le principali azioni da intraprendere per una migliore sicurezza stradale.

La campagna si è rivolta soprattutto ai principali protagonisti delle strade italiane: gli autotrasportatori e gli automobilisti. Non è stata però trascurata la «ricaduta» che l'azione d'informazione e di sensibilizzazione avrebbe avuto anche sull'opinione pubblica.

Le categorie alle quali il messaggio è stato indirizzato sono state, perciò, quattro:

- **gli autotrasportatori.** Sono stati i principali destinatari della campagna ai quali il messaggio, diffuso anche attraverso le associazioni di categoria, ha indotto ad assumere un ruolo attivo e propositivo alla guida;
- **gli automobilisti.** Sono stati anch'essi destinatari del messaggio portante che ha costantemente ricordato loro il rispetto delle regole e la condivisione dei problemi con gli altri utenti della strada;
- **la pubblica opinione.** È stato il *target* «indiretto» della Campagna, che ha voluto portare in primo piano non solo il tema della «sicurezza stradale», ma anche il ruolo economico e sociale e l'impegno professionale degli autotrasportatori;
- **gli opinion leader.** Costituiscono una categoria determinante per orientare la pubblica opinione e diffondere l'immagine professionale dell'autotrasporto: sono stati coinvolti con specifiche azioni volte ad elevare il grado d'attenzione al problema e ad attivare proposte e azioni.

GLI STRUMENTI DELLA COMUNICAZIONE

Secondo gli schemi classici delle campagne di comunicazione, «Siamo tutti sulla stessa strada» ha articolato i suoi interventi soprattutto sulla comunicazione pubblicitaria, affidandosi per due mesi ad annunci su radio, stampa quotidiana e periodici di settore. Gli annunci stampa hanno riprodotto tre ipotetici autisti - Franco, Giulio e Pietro, a rappresentare simbolicamente tutta la categoria - per sottolineare, nelle azioni riprodotte dalle immagini, il ruolo di responsabilità e di competenza professionale. «Conosco la Strada e rispetto le regole», è l'affermazione di Franco a cui fa riscontro «Essere camionisti oggi è più che una professione», da parte di Giulio; per finire con «Più conosci la strada, più apprezzi le regole» ribadita da Pietro.

La pianificazione ha previsto uscite sui maggiori quotidiani nazionali (*Corriere della Sera*, *La Repubblica*, *La Stampa*, *Il Sole 24 Ore*, *Il Messaggero* e *Il Tempo*), sui tre quotidiani sportivi (*La Gazzetta dello Sport*, *Tuttosport* e *Corriere dello Sport*) e sulle riviste di settore dell'autotrasporto.



La prima campagna. La sensibilizzazione

La programmazione radio si è sviluppata invece su una serie massiccia di spot che saranno diffusi dalle più importanti emittenti nazionali. A cominciare da *RadioRai*, durante le trasmissioni di *Onda Verde* e *Uomini e Camion*, per proseguire con Isoradio e poi Radio 105 (*Autotraffic*), Radio Montecarlo (*Autotraffic*), RTL 102,5 (*Via Radio*), RDS (*Viabilità*), Radio Kiss Kiss (*Viabilità*), Radio 24 (*Via Libera*). Gli spot radiofonici hanno avuto vari soggetti con al centro la figura professionale e umana del camionista.

A completare il quadro della comunicazione sono stati realizzati opuscoli, locandine e *dispenser* che hanno permesso di diffondere i contenuti della campagna. La loro distribuzione è stata di oltre un milione di copie, principalmente sulle strade e sulle autostrade italiane.

La chiusura della Campagna è stata sancita da un Convegno nel quale sono stati presentati i risultati delle attività di ricerca. In particolare, lo studio sull'incidentalità, posto a base degli incontri e dibattiti, ha consentito di evidenziare alcuni punti:

1. Esiste una forte correlazione tra mobilità e sicurezza della circolazione ed è possibile adottare misure quali:
 - misure di impatto diretto sulla domanda di mobilità: contenimento della domanda;
 - misure migliorative della mobilità e della sicurezza: governo della domanda.
2. Per ridurre l'esposizione al rischio è necessario lo sviluppo di:
 - azioni conoscitive finalizzate ad approfondire il fenomeno incidentale nei suoi aspetti, ai vari livelli, per una corretta prevenzione ed informazione;
 - azioni operative finalizzate a realizzare interventi strutturali mirati per migliorare la sicurezza e la qualità della circolazione.
3. Attivare sinergie tra vari *partners*.

LA SECONDA CAMPAGNA. LA FORMAZIONE DELLA CONOSCENZA

Siamo tutti sulla stessa strada-TIRispetto

Luglio 2005-Luglio 2006

Se la prima Campagna per la sicurezza stradale organizzata dall'Albo degli autotrasportatori era servita a sensibilizzare fasce dell'opinione pubblica (ma in particolare quella più informata e in particolare gli *opinion leaders*), la seconda riprende il concetto di fondo (e lo slogan di base) della precedente, insiste (nell'acronimo che segue lo slogan) sulla necessità del rispetto reciproco fra tutti gli utenti della strada, ma soprattutto allarga l'orizzonte della comunicazione trasferendo la Campagna dalla volatile ospitalità dei media (che pure restano vettori paralleli del messaggio) alla concreta presenza sulle piazze italiane.

Sei «giganti della strada» - tre Iveco e tre Mercedes - hanno circolato dall'ottobre 2005 all'aprile 2006 lungo strade e le autostrade italiane, fermandosi in otto città (Roma, Torino, Milano, Verona, Bologna, Napoli, Bari e Catania) e portando sulle loro fiancate lo slogan della Campagna: «Siamo tutti sulla stessa strada-TIRispetto», un messaggio rivolto a tutti gli utenti della strada: la sicurezza nasce dal rispetto reciproco.

In ciascuna città, poi, un convegno a tema ha coinvolto i soggetti protagonisti del territorio mettendoli a confronto con quelli istituzionali e approfondendo, con studi e ricerche predisposti per l'occasione, i nodi principali della sicurezza stradale.

Gli eventi sul territorio sono stati, inoltre, affiancati da numerose altre iniziative:

- Una campagna pubblicitaria istituzionale sulla stampa di settore e sui quotidiani delle città in cui si fermerà il *road-show*.
- Una campagna giornalistica con il coinvolgimento delle trasmissioni radio televisive del servizio pubblico, rivolte al settore dell'*automotive*.
- Un sito *web* della Campagna, collegato con i siti dei promotori.
- L'impiego del logo e dello slogan da parte dei soggetti promotori nelle loro attività rivolte al pubblico (veicoli allestiti, pannelli a messaggio variabile, manifesti nelle aree di sosta autostradali).
- Una informazione costante sull'andamento della Campagna sui mezzi di comunicazione del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori (il mensile «Tir») e della Consulta dell'Autotrasporto (la *newsletter* «l'Agenzia della Consulta»).
- Un mini-documentario della durata di 10 minuti sul mondo dell'autotrasporto da diffondere con un DVD, allegato, peraltro, al mensile «Tir», con una tiratura di 120 mila copie.



La seconda campagna.*La formazione
della conoscenza*

Si è trattato dunque di un massiccio impegno voluto dal ministero per i Trasporti, attraverso il Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori e la Consulta generale per la Logistica e l'autotrasporto, al quale hanno concorso importanti soggetti privati e istituzionali, come Aiscat, Anas, Iveco e DaimlerChrysler, mentre la campagna di comunicazione è stata progettata dall'Istituto Cuniolo, laboratorio dell'Associazione Nazionale Sociologi (ANS).

ROMA. MENO INCIDENTI NELL'AUTOTRASPORTO PESANTE

27 luglio 2006

La presentazione della Campagna, avvenuta a Roma, alla presenza del ministro per i Trasporti, **Pietro Lunardi**, e del sottosegretario e presidente della Consulta, **Paolo Uggè**, è stata occasione per un punto sui controlli effettuati su strada, per verificare le condizioni di sicurezza dei tir, attraverso verifiche tecniche, ma anche amministrative. È noto infatti che sulla sicurezza della circolazione dei veicoli commerciali influiscono non solo le componenti del veicolo, ma anche il rispetto delle regole del mercato e della libera concorrenza. Veicoli vecchi e usurati sono altrettanto pericolosi di veicoli nuovi ma con carichi irregolari, autisti non regolarizzati, tempi di riposo non rispettati: tutte circostanze che permettono di vendere il servizio a tariffe più basse di quelle praticate dagli autotrasportatori onesti, ma, abbassando i costi, abbassano parimenti i livelli di sicurezza.

Nel corso del convegno di presentazione della Campagna, pertanto, sono stati presentati i primi risultati di uno studio sull'incidentalità relativa all'autotrasporto merci, dal quale risultava un calo del numero degli incidenti che vedono coinvolti veicoli per il trasporto delle merci: **tra il 2000 e il 2003 la percentuale di questi sinistri rispetto al totale degli incidenti è scesa dal 7,0% al 6,3%**. Se si considerano, poi, i veicoli commerciali (leggeri e pesanti) coinvolti in media negli incidenti stradali, questi sono passati dall' 1,8 del 2000 al 2,1 del 2003. Ma, mentre i veicoli più leggeri (quelli sotto le 3,5 tonnellate che sono maggiormente presenti nei centri urbani) coinvolti in incidenti sono aumentati del 27%, i veicoli merci pesanti, quelli sopra le 3,5 tonnellate sono cresciuti della metà: solo il 14%. Nell'ambito della categoria dei mezzi pesanti, infine, gli autotreni ed autoarticolati - che ne rappresentano un terzo - i veicoli coinvolti in sinistri sono diminuiti dell'11,4%

Nel corso del convegno è stato anche tracciato un primo bilancio dei controlli su strada effettuati, su iniziativa del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il ministero dell'Interno, con pattuglie composte da tecnici del dipartimento dei Trasporti terrestri (opportunamente formati da appositi corsi) e da agenti della Polizia stradale. Tali pattuglie, appoggiate a speciali Centri mobili di revisione, verificano i veicoli sulle principali direttrici di traffico e sui nodi più sensibili (porti, valichi, dogane) per riscontrare eventuali irregolarità amministrative e tecniche dei mezzi in circolazione. L'attività svolta nel corso del 2004, primo anno dell'iniziativa, ha portato a 8.373 verifiche, con 1.015 pattuglie in 611 posti di controllo, che hanno accertato infrazioni nel 62% dei veicoli: sul piano tecnico sono risultati irregolari il 46% dei mezzi e il 27% ha registrato irregolarità gravi. La maggior parte di tali controlli (5.183) sono stati effettuati con i primi Centri mobili di revisione che dai dieci iniziali sono diventati quest'anno 17, portando le verifiche dei primi sei mesi (6.147) a superare quelle dell'intero 2004 e facendo prevedere un sostanziale raddoppio delle verifiche. Presto, inoltre, i Centri diventeranno 27, grazie ad un investimento attivato dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, su indicazione del ministero delle Infrastrutture, il che lascia prevedere un notevole incremento delle verifiche e una loro sempre maggiore efficacia in funzione della sicurezza stradale.

VERONA. LA SICUREZZA COME SISTEMA

5 novembre 2005

Accanto all'annuale vertice dei ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'Unione europea, il *road-show* dei tir della Campagna fa da cornice ad un convegno dal quale è emersa una prima considerazione che segnerà lo sviluppo del dibattito e degli approfondimenti sulla questione. La sicurezza stradale, ha osservato il coordinatore della Campagna, **Rocco Giordano**, non dipende separatamente dalla «sola» qualità dell'infrastruttura o dalla «sola» dotazione del veicolo o dalla «sola» capacità dell'autista o, addirittura, di una «sola» categoria di autisti. La sicurezza stradale è un fenomeno sempre più complesso e per garantirla è indispensabile che tutti i fattori collaborino, conoscendosi prima, dialogando poi e infine integrandosi nella condivisione dell'obiettivo comune. È un approccio, cioè, che non va limitato alle sole categorie «classiche» della sicurezza - strada, veicolo, uomo - ma va esteso a tutti i soggetti protagonisti che incidono sulla sicurezza stradale: dai singoli utenti privati agli autisti professionali, dagli operatori economici alle forze dell'ordine, dai gestori delle infrastrutture ai costruttori di veicoli, dai rappresentanti della categoria, a



La seconda campagna.*La formazione
della conoscenza*

chi ha responsabilità di governo. Partendo da questa considerazione il Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori ha definito e finalizzato una politica di prevenzione e riduzione dell'incidentalità avviando 11 Progetti Pilota suddivisi in cinque aree:

- Sicurezza del conducente
- Formazione e informazione
- Ricerca e tecnologie di supporto
- Sicurezza del veicolo
- Contesto aziendale

Ma accanto alle azioni direttamente mirate alla sicurezza, occorrono anche nuove regole di mercato. Il settore dell'autotrasporto, infatti, ha sempre giocato il suo ruolo nella semplice definizione del prezzo del servizio a fronte di una domanda tendente a pagare il meno possibile, ma in una condizione di debolezza del settore che doveva essere salvaguardato dalle tariffe a forcella. In questo contesto, la sicurezza è sempre stata considerata una variabile secondaria.

Con la riforma dell'autotrasporto approvata con la Legge 32/2005 (in corso di regolamentazione durante il convegno di Verona) si sta invece passando ad un mercato a liberalizzazione «regolata», dove la sicurezza è elemento fondante, grazie all'introduzione, come elemento regolatore, del concetto di «responsabilità condivisa». Il richiamo alla responsabilità dei diversi attori è un elemento che, prevedendo una sanzione, porta alla determinazione di un meccanismo virtuoso di regolamentazione del mercato, poiché le aziende non in sicurezza non potranno fruire di misure di sostegno (già da quest'anno sono stati esclusi dagli sconti sui pedaggi autostradali quei veicoli più vecchi - denominati Euro 0 - che oltre a danneggiare l'ambiente sono anche i più pericolosi ai fini della sicurezza stradale. Ma perché la sicurezza diventi davvero «sistema» occorre tenerne conto anche nell'organizzazione del trasporto merci sul territorio, che deve essere accompagnata da una vigorosa incentivazione alla modernizzazione delle aziende: non più solo autotrasportatori, ma operatori di logistica. Ed è quel che delineano il Piano e dal Patto per la Logistica, firmato il 1° luglio 2006 a palazzo Chigi.

BARI. LA SICUREZZA REGOLATRICE DEL MERCATO

16 dicembre 2005

Mentre i tir del *road-show* venivano esibiti sul lungomare del capoluogo pugliese e un Centro mobile di revisione (CMR) effettuava verifiche dimostrative nell'area portuale, il consueto convegno offriva lo spunto di proseguire l'analisi, intrapresa a Verona, sul «sistema» sicurezza, affrontando direttamente il rapporto tra sicurezza e mercato. Un rapporto di scambio, nel quale un mercato regolato e funzionale incrementa i livelli di sicurezza, ma anche la stessa sicurezza diventa un fattore di trasformazione positiva del mercato. Sono tre le direttrici sulle quali lo stesso Albo degli autotrasportatori ha puntato la sua attenzione:

1. una maggiore efficienza aziendale a marchio della sicurezza,
2. l'agevolazione del processo di integrazione trasporti-logistica dove la sicurezza sia considerata elemento di qualità,
3. il raggiungimento di minori costi sociali.

Operare in sicurezza, infatti, come ha spiegato il Coordinatore della Campagna, **Rocco Giordano**, determina:

- un'economia di costi pari a 1.000 euro l'anno per conducente,
- una specializzazione delle aziende,
- un rafforzamento delle intese tra domanda ed offerta per agevolare il processo di trasformazione delle imprese, in imprese di trasporto e logistica,
- una riduzione dei costi sociali complessivamente stimati in 40 miliardi di euro all'anno di cui il 10% a carico dell'autotrasporto.

In conclusione, perché il mercato garantisca la sicurezza e la sicurezza diventi regolatrice del mercato, è necessario il potenziamento dei controlli su strada e l'adozione di adeguate misure di regolamentazione sia ai fini della sicurezza che della correttezza della concorrenza.

BOLOGNA. SICUREZZA, LOGISTICA E TERRITORIO

27 gennaio 2006

Anche la logistica, soprattutto se inserita in una logica di sistema, può dare un importante contributo alla sicurezza stradale. È questo un nuovo elemento dell'analisi sulla sicurezza stradale emerso dal convegno della terza tappa della 2ª campagna «Siamo tutti sulla stessa strada-TIRispetto», svoltasi a Bologna sul tema, appunto, «Sicurezza, logistica e ter-



La seconda campagna.*La formazione
della conoscenza*

ritorio». Il dibattito ha ripreso il filo lasciato a Bari sugli effetti benefici della sicurezza sull'economia delle aziende e del miglioramento del mercato sulla stessa sicurezza. In questo senso, ha sintetizzato Giordano, il miglioramento dell'organizzazione logistica avrà efficacia sulla sicurezza, sia perché «servizi di trasporto liberalizzati impongono un arricchimento di contenuto logistica», sia perché «i distretti produttivi sono più competitivi, se sostenuti da distretti logistici». In questo contesto di transizione delle aziende verso la logistica, prevista peraltro dal Patto della Logistica, «i contenuti economici della prestazione dei servizi non possono più far premio sui contenuti di qualità» e quindi «la sicurezza diventa una variabile-chiave della qualità del servizio, finendo per incidere positivamente sul rispetto dei tempi di guida e di riposo, delle norme di carico e di circolazione, delle norme tecniche sull'efficienza dei veicoli».

Per sviluppare il legame «Logistica-Territorio-Sicurezza», tuttavia, è necessario definire un quadro di contesto di nuove *facilities* (accessibilità) e di nuove regole (sicurezza e affidabilità) per far «sposare» le compatibilità tra domanda e offerta di servizi di trasporto e logistica nella formazione del prezzo:

- dallo spazio (la distanza) al tempo (puntualità),
- dai volumi (tonnellate-km) alle funzioni (*outsourcing*).

In questo quadro (e nella logica che i contenuti economici della prestazione dei servizi non possono far premio sui contenuti di qualità-affidabilità-sicurezza degli stessi) la sicurezza diventa variabile chiave per il rispetto:

- dei tempi di guida/riposo,
- delle norme di carico e di circolazione,
- delle norme tecniche sull'efficienza dei veicoli.

Anche per questa lettura del nodo sicurezza, tuttavia, è necessario un percorso normativo e attuativo che passa attraverso l'approvazione della Legge delega e dei decreti legislativi della riforma dell'autotrasporto, l'individuazione delle macro-aree regionali per la logistica previsti dal DPEF 2006-2009, l'attuazione dell'accordo tra governo e associazioni dell'autotrasporto del 17 novembre 2005 e l'impostazione di «politiche di filiera» attraverso programmi interministeriali di intervento prioritari con il coinvolgimento di ministero delle Politiche agricole, ministero delle Attività produttive, ministero della Salute, ministero dell'Ambiente.

NAPOLI. LA RETE DEI SAPERI PER LA SICUREZZA DELL'AUTOTRASPORTO

13 marzo 2006

Per affrontare il fenomeno della sicurezza stradale, bisogna innanzitutto conoscerlo. Questo il presupposto della quarta tappa della 2ª Campagna per la sicurezza stradale svoltasi a Napoli, città che, in quanto sede della prestigiosa università Federico II, si presentava come la più idonea a sviluppare il tema del contributo che il «mondo dei saperi» ha offerto e ancora può offrire alla sicurezza stradale.

Di particolare interesse il contributo di **Francesco Saverio Capaldo** che è andato direttamente all'origine della «conoscenza», rilevando complessità e incongruenze dell'attuale sistema di raccolta dei dati statistici degli incidenti stradali (le «azioni conoscitive»). Capaldo ha criticato la stessa definizione di «incidente stradale» e cioè «una qualsiasi concatenazione di eventi, dovuti al guidatore, al veicolo e/o all'infrastruttura, che abbia portato alla perdita di controllo del moto, anche istantanea, senza necessariamente danni a cose o persone» che, ha detto, è «una definizione onnicomprensiva, ma inapplicabile» e ha posto le basi di una rilettura «omogenea» della rilevazioni dei sinistri. Ma Capaldo ha anche messo al microscopio la normativa vigente per la realizzazione delle infrastrutture (le «azioni operative»), ricordando che tali norme devono essere improntate anche alla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, ed al rispetto dell'ambiente e di immobili di notevole pregio architettonico o storico».

MILANO. LA PERCEZIONE DELLA SICUREZZA

28 aprile 2006

Tre studi, presentati al convegno di Milano, fotografano con dettagliata precisione la realtà della sicurezza nel settore dell'autotrasporto, seguendo un itinerario logico che parte dalla percezione che gli italiani hanno dei veicoli commerciali (un sondaggio di Daimler-Chrysler), confronta tale percezione con un dato reale assolutamente minimo (una ricerca di Iveco) e individua alcune soluzioni (un'indagine dell'Albo degli autotrasportatori), in particolare quelle legate all'alimentazione degli autisti.

La percezione. Nove italiani su 10 ritengono il camion «molto» o «abbastanza» responsa-



La seconda campagna.*La formazione
della conoscenza*

bile degli incidenti stradali. È uno su due lo accusa di essere il mezzo che ne provoca il maggior numero. Ma il fatto che al secondo posto, sia nel confronto tra i mezzi che nella richiesta di limitazioni ci sia la moto, fa ritenere che la «percezione» sia fortemente condizionata dal veicolo posseduto, cioè nella maggior parte dei casi, l'automobile. Del veicolo pesante, tuttavia, è ampiamente riconosciuta (82%) l'utilità, anche se i valori negativi (pericoloso, inquinante, prepotente, nemico) raggiungono il 228% (si poteva dare più di una risposta), mentre quelli positivi (utile, pratico, insostituibile, amico) si fermano al 151%.

I dati. Al contrario della percezione, l'analisi statistica dimostra che il veicolo industriale è presente solo in meno del 7% degli incidenti, con quote di sinistrosità in calo, salvo quella dei veicoli coinvolti, dovuta all'aumento del circolante. L'arrivo della patente a punti, poi, ha inciso di più nel settore dell'autotrasporto dove i decessi sono calati del 12,3% e i feriti dell'11,7%, contro una media del 10,7% e del 5,6%.

Le cause. La ricerca Iveco rivela, fra l'altro, che l'alterazione prevalente dello stato psicofisico dei conducenti è il colpo di sonno, un punto sul quale l'Albo degli autotrasportatori ha potuto offrire un valido contributo con uno studio sui comportamenti alimentari degli autisti, dal quale sono emerse una serie di indicazioni sul sovrappeso (53%), l'uso di bevande alcoliche (il 51,2% beve più di due bicchieri al giorno di vino o di birra) e di caffè (il 51% consuma più di tre caffè al giorno), l'attività fisica (l'81% non ne fa), il ritmo sonno/veglia (normale all'87%), sulla base delle quali è stato elencato un decalogo di comportamenti che sarebbe utile seguire.

TORINO. INDUSTRIA E SICUREZZA STRADALE

PER LA PRIMA VOLTA UN VEICOLO MERCEDES ENTRA IN UNO STABILIMENTO IVECO

11 maggio 2006

A Torino, in casa Iveco, nella sala conferenze del Centro Polifunzionale del costruttore italiano, la sesta tappa del *road show* della Campagna «Siamo tutti sulla stessa strada-TIRispetto», non poteva che essere imperniata sulle tecnologie più avanzate a disposizione dei veicoli pesanti. Ma mentre il costruttore nazionale ha presentato tutte le sue ultime novità in questo campo, le associazioni di categoria hanno battuto il tasto dei costi, come componente attiva della sicurezza, **Antonio Sacristan Millan**, direttore generale veicoli industriali DaimlerChrysler ha rilanciato la palla alle istituzioni, sottolineando che la «sua» Spagna ha deciso di investire nella sicurezza stradale 17 milioni di euro in tre anni, contro gli 1,8 della legge finanziaria italiana per il 2006. È stato il Coordinatore della Campagna, **Rocco Giordano**, a ricordare che per dimezzare le vittime della strada nell'Unione Europea entro il 2010 sono state previste 60 misure articolate in tre linee di azione

- Raccolta e diffusione di informazioni, attraverso database omogenei sugli incidenti e luoghi degli eventi.
- Prevenzione degli incidenti, attraverso campagne di informazione/formazione che incidano sul comportamento di guida e sulle condizioni psico-fisiche degli automobilisti.
- Riduzione delle conseguenze degli incidenti, attraverso interventi sulle infrastrutture e sui veicoli.

In questa direzione, i progetti prioritari generali sono puntati al miglioramento della sicurezza passiva

- alla gestione dei punti critici
- alla strumentazioni di bordo
- all'armonizzazione di regole e divieti.
- dei tempi di guida/riposo,

CATANIA. INTERMODALITÀ, CONTROLLI, POLITICHE PER LA SICUREZZA

6 giugno 2006

Doppia manifestazione per la sicurezza stradale a Catania. Nella città etnea si sono incontrate due iniziative, volute dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica e il Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, per promuovere la conoscenza del rispetto reciproco sulle strade italiane, come presupposto di una circolazione più sicura ed elemento essenziale nella lotta agli incidenti stradali. Accanto a «Siamo tutti sulla stessa strada-TIRispetto», si è svolta anche la Campagna di sensibilizzazione «La sicurezza stradale come sistema per l'autotrasporto merci» anch'essa voluta dall'Albo degli autotrasportatori.

Nel dibattito di questa seconda iniziativa, di particolare interesse è stato lo studio presentato da **Salvatore Cafiso**, del dipartimento di Ingegneria civile e ambientale dell'Università di Catania, che ha esaminato i tre fattori degli incidenti (l'uomo, la strada, il veicolo), in-



La seconda campagna.*La formazione
della conoscenza*

dividuandone le quote di responsabilità da soli o in concorso con gli altri due. Ne è emerso che l'uomo è responsabile nel 93% dei casi, ma soltanto nel 63% (le percentuali «interne» sono tuttavia relative all'area in cui sono state calcolate) è il responsabile unico: c'è un buon 25% in cui la colpa va divisa con la strada e un 4,5% con il veicolo. C'è, peraltro, da rilevare che, mentre il veicolo è responsabile (o corresponsabile) solo nell'1% dei casi, è ancora abbastanza alto il livello di responsabilità della strada che resta al 4%, ed è il principale fattore di incidenti con cui l'uomo condivide le proprie responsabilità. Infine, c'è un 1% di casi in cui la responsabilità dell'incidente va suddivisa fra tutti e tre i fattori e uno 0,5 in cui gli elementi responsabili del sinistro sono soltanto il veicolo e la strada.

Il rispetto delle regole, tuttavia - è stato questo il tema della seconda parte della giornata, quella dedicata alla 2ª Campagna per la sicurezza «Siamo tutti sulla stessa strada-TIRispetto» - non incide solo sulla sicurezza: elevando i costi del trasporto su strada, esso rende competitive le altre modalità; ma la logistica, razionalizzando il sistema dei trasporti, incide sulla sicurezza stradale. E restituisce al sistema una notevole quantità di risorse economiche. Il ragionamento è stato impostato da una relazione del coordinatore della Campagna, **Rocco Giordano**, che ha fatto «i conti in tasca» alla sicurezza e all'intermodalità, ricordando in primo luogo le scelte adottate dal governo nella scorsa legislatura che hanno puntato proprio sulla sicurezza come momento di snodo «per riuscire a coniugare sostenibilità economica e ambientale del trasporto merci». Ma, ha aggiunto, «trasferire traffico merci dal tutto strada al combinato non può essere un obiettivo ideologico, essendo legato all'efficienza e alle prestazioni della *supply chain* del mercato di lunga percorrenza». Puntando, ad esempio, sul combinato marittimo in Sicilia (di cui Catania è uno dei principali centri), Giordano ha calcolato, in via prudenziale, che il «tuttostrada» potrebbe passare dagli attuali 9,1 milioni di t. a 5,1 e dal momento che il carico medio di un autoarticolato è di 11 t., ciò significa ridurre la presenza di mezzi pesanti dagli 830 mila veicoli/anno a 366 mila. In più i costi della disaccessibilità (traffico), fissati in 2,63 euro per ogni 1000 veicoli/km, scenderebbero dagli attuali 196 milioni di euro a soli 86 e quelli della insicurezza, a 121,11 per ogni 100 veicoli/km, passerebbero da 10 mila milioni di euro a 4.400, con un recupero di risorse per il sistema logistico pari a 6 mila milioni di euro.

L'ultima tappa italiana della Campagna è servita anche per un bilancio dei controlli su strada effettuati dai Centri mobili di revisione in 18 operazioni «mirate» effettuate sul territorio, in aggiunta alle verifiche ordinarie nelle singole Regioni. **Paolo Sangiorgio**, della direzione generale autotrasporto di persone e cose del ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, ha presentato i dati di dettaglio, dai quali risulta che l'autotrasporto abusivo si concentra soprattutto nel Nord-Est, a ridosso dei traffici con l'Europa orientale, i cui veicoli sono i principali contravventori dell'articolo 46 della legge 298 del 1974: in pratica l'esercizio dell'attività senza l'autorizzazione di legge o violandone i termini. L'analisi dei 5.500 controlli effettuati nei 18 mesi di attività dei CMR, ha rivelato che sono state applicate 866 sanzioni, 570 delle quali a veicoli merci: la maggioranza di tali sanzioni (534) sono state comminate in tre Regioni: per il 60% in Veneto (310), per il 27% in Friuli-Venezia Giulia e per il 13% in Emilia-Romagna. Marginali le altre aree del Paese. Dunque, tre Regioni di confine, al centro delle direttrici di traffico con l'Est europeo. La conferma è nell'analisi delle nazionalità maggiormente coinvolte nelle violazioni: in testa è la Romania che da sola ne assorbe più del 36%, davanti alla Turchia (14,2%). In pratica, fatta eccezione per la Germania (5,8%) e per l'Italia (solo 10 irregolarità pari all'1,9% di quelle riscontrate), tutte le violazioni registrate nel corso dei controlli riguardano veicoli provenienti dall'area dell'Europa orientale.

WOERTH. INDUSTRIA E SICUREZZA STRADALE

PER LA PRIMA VOLTA UN VEICOLO IVECO ENTRA NEGLI STABILIMENTI DELLA DAIMLERCHRYSLER

12 luglio 2006

Dopo le sette manifestazioni italiane (Verona, Bari, Bologna, Napoli, Milano, Torino e Catania) il road-show dei sei tir Iveco e Mercedes ha fatto tappa a Woerth, in Germania, ospite della fabbrica alsaziana della DaimlerChrysler, co-sponsor della Campagna. La manifestazione di Woerth, presso gli stabilimenti della DaimlerChrysler, dove ha fatto bella mostra di sé anche un Iveco Stralis della campagna, ha fatto il paio con quella dell'11 maggio a Torino, quando per la prima volta veicoli Mercedes sono entrati in un centro Iveco. Le «visite» reciproche dei due maggiori costruttori europei di veicoli commerciali sono state più che uno scambio di cortesie: hanno sancito la volontà di percorrere insieme la strada della sicurezza, mirando più in alto di ogni rivalità e superando ogni confine nazionale.

La tappa in Germania è stata occasione per riferire ad una platea estera l'impegno del governo italiano nei controlli, che sono stati 5.183 nel 2004 e 10.850 nel 2005, cifre soggette



La seconda campagna.*La formazione
della conoscenza*

ad incrementi futuri, dal momento che sono stati attivati investimenti di oltre 9 milioni di euro per l'acquisto di altri 10 Centri mobili di revisione: l'obiettivo è di arrivare a regime a 15 mila controlli l'anno, con l'impiego di 100 pattuglie miste (una per provincia) e 30 CMR (uno per Regione).

Quanto all'incidentalità, è stato chiarito che, nel 2004, su un totale di 224.553 sinistri (con 5.625 morti e 316.630 feriti), le quote «a carico» dei veicoli commerciali sono del 6% degli incidenti (14.400), del 7% dei decessi (383) e del 4% dei feriti (11.914). Dall'esame di 125 casi di incidenti con il coinvolgimento di camion, per un totale di 138 collisioni, un esame dei sistemi di sicurezza attivi e passivi ha rivelato che tra i primi i più efficaci sono l'avviso di collisione e la frenata assistita e tra i secondi le protezioni anti incastro anteriore e frontale.

ROMA. TUTTI I NUMERI DELLA CAMPAGNA.**I TIR A PIAZZA S. PIETRO PER L'UDIENZA DEL PAPA**

11 ottobre 2006

La 2ª campagna per la sicurezza stradale nell'autotrasporto «Siamo tutti sulla stessa strada-TIRispetto» si è conclusa con la benedizione e il messaggio di Papa **Benedetto XVI**. Una nutrita delegazione composta da una quarantina tra promotori, sponsor e organizzatori della Campagna ha partecipato, infatti, all'udienza generale del Santa Padre in piazza San Pietro, mentre due dei tir del *road-show* erano in mostra all'imbocco di via della Conciliazione.

La giornata è stata anche dedicata ad un bilancio dell'intera manifestazione che, al di là dei dati puramente numerici (i 20 mila km percorsi dai sei tir, i 100 mila accessi al sito *web*, i 100 mila *depliant* distribuiti, i 148 articoli della stampa nazionale e locale e di quella di settore), ha prodotto due importanti protocollo d'intesa per la realizzazione di un database che unifichi, anche a livello europeo, il sistema di rilevazione dei dati sugli incidenti stradali e per la creazione di un sistema telematico di gestione del traffico stradale delle merci che ne ottimizzi l'organizzazione.

In particolare, lo studio a corredo del primo protocollo - una relazione di 125 pagine e altre 89 di allegati, messa a punto da un apposito Gruppo di lavoro - punta ad omogeneizzare i dati disponibili presso le banche dati esistenti (Aci-Istat, ministero dell'Interno, Aiscat, Anas, Inail, Ania e banche dati locali), attualmente carenti e poco integrabili tra di loro, creando una Banca Dati limitata ai sinistri nei quali sono coinvolti veicoli merci, ma aperta alla registrazione dei dati sia delle infrastrutture che dei flussi di traffico per identificare dei punti neri al fine di un tempestivo intervento delle autorità preposte. La Banca Dati raccoglierà, secondo una modulistica *ad hoc*, le informazioni provenienti dall'Istat (tutti gli incidenti rilevati da Polstrada, Carabinieri e Municipale, con cadenza annuale), dalla Stradale (tutti gli incidenti, con cadenza mensile), dall'Anas (traffico sulla rete E e infrastrutture, con cadenza annuale) e dall'Aiscat (Traffico autostradale e infrastrutture, con cadenza annuale). Il lavoro del gruppo *Database*, di cui è già pronta una prima sperimentazione che riguarda il Nord Est, confluirà in un protocollo d'intesa fra tutti i soggetti interessati per avviare il progetto definitivo per la realizzazione della Banca Dati del trasporto merci.

LA TERZA CAMPAGNA. UN PROGRAMMA EUROPEO**La sicurezza per gemellare l'Europa***I cavalli della nostra economia*

Ottobre 2007-Novembre 2008

Contraddistinta da un orientamento internazionale, patrocinata dal Parlamento Europeo e realizzata con la collaborazione di Aiscat, Iveco e Mercedes, la terza campagna per la sicurezza dell'Albo degli autotrasportatori si è concretizzata in sette tappe in giro per gli stati dell'Unione europea, in cui si è discusso del tema della sicurezza coinvolgendo sempre più istituzioni e realtà nazionali e internazionali.

A coronamento dell'iniziativa, la 3ª Campagna della sicurezza è stata onorata di un messaggio di augurio del presidente della Repubblica, **Giorgio Napolitano**, che così ha scritto al presidente del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, **Raffaele Maria De Lipsis**: «La terza Campagna per la sicurezza stradale, quest'anno dedicata al tema La sicurezza per gemellare l'Europa, costituisce una importante iniziativa per riaffermare l'im-



La terza campagna.

La sicurezza
per gemellare
l'Europa

pegno ad attuare nel quadro della politica europea dei trasporti, strategie condivise che consentano, come previsto nel terzo programma di azione europeo, di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime degli incidenti stradali. La mobilitazione da parte di tutti i soggetti istituzionali e privati responsabili della sicurezza stradale, compreso il settore dell'autotrasporto professionale, è indispensabile per dare compiuta attuazione agli obiettivi comuni definiti dall'Unione Europea, confermano l'esigenza di intensificare il coordinamento e la cooperazione per armonizzare le metodologie di prevenzione e di controllo. È anche utile dare la più ampia diffusione alle buone pratiche realizzate in particolare per il soccorso e la cura delle vittime degli incidenti stradali. Nell'auspicio che questa terza Campagna e il suo appello alle responsabilità condivise contribuiranno a promuovere una più efficace cultura europea della sicurezza stradale, rivolgo a lei, gentile presidente, e agli organizzatori, un cordiale saluto e un sentito augurio per il successo delle manifestazioni che si svolgeranno in diverse città europee».

E infatti, incontri, convegni e dibattiti si sono susseguiti fra l'ottobre 2007 e il novembre 2008, a Milano, Berlino, Caserta, Budapest, Praga, Madrid, per poi chiudere il cerchio a Bruxelles. Lo scopo è stato, sì, quello di promuovere la sicurezza, sensibilizzando sul tema, ma anche quello di comprendere meglio come e su cosa intervenire.

Dopo le esperienze delle prima due Campagne, infatti, e soprattutto il copioso materiale di ricerca accumulato nella seconda edizione dell'iniziativa, era naturale e opportuno confrontare le esperienze nazionali ad un livello sovranazionale che facesse riferimento ad un'Europa che non è mera istituzione che fissa i traguardi e detta le regole, anche in fatto di sicurezza stradale, ma un tessuto produttivo pulsante nel quale le infrastrutture sono le arterie vitali e i trasportatori i globuli di sangue che trasportano nutrimento in tutte le parti del corpo. Ostruire troppo o troppo a lungo una o più di queste arterie rischia di avere effetti letali sull'intero organismo dell'economia continentale.

È stato lo stesso presidente del Comitato centrale dell'Albo, **Raffaele Maria De Lipsis**, a cogliere a conclusione della Campagna, due elementi essenziali per poter comprendere meglio e affrontare più efficacemente il drammatico fenomeno degli incidenti stradali.

LE REGOLE DISOMOGENEE

Il primo elemento sul quali De Lipsis ha invitato alla riflessione è la disomogeneità delle regole: «L'Unione Europea è ormai uno spazio politico ed economico di rilievo globale e, con l'allargamento a 27 membri la bandiera europea si stende su un'area di 4 milioni di chilometri quadrati, popolata da 450 milioni di individui. Cooperando attraverso una fitta rete di scambi - economici, culturali ed affettivi - si è resa possibile la realizzazione di un complesso sistema di comunicazioni e trasporto che va posto in sicurezza per consentire a 250 milioni di utenti europei di viaggiare e camminare in condizioni sempre più adeguate alle specifiche esigenze di muoversi. Si tratta di una comunità di utenti della strada che in fatto di cultura della circolazione viaria, nonostante la comune bandiera europea, non dimostrano sempre di avere *standard* e comportamenti omogenei. Basti ricordare che nell'Unione sussistono ancora 90 differenti tipi di patente di guida, che i diversi codici stradali consentono all'interno dell'Unione cinque diverse soglie percentuali di alcool nel sangue, che in Europa convivono un ampio ventaglio di limiti di velocità adattati ai più diversi contesti stradali».

Il secondo elemento riguarda un'altra disomogeneità da affrontare, prima ancora che a livello continentale, a livello nazionale. Già emerso durante la 2^a Campagna - e oggetto di studio da parte di un Gruppo di lavoro che ha prodotto una dettagliata proposta metodologica e un protocollo d'intesa per la sua attuazione - anche il problema dell'insufficiente informazione statistica è stato posto da De Lipsis: «Nella base conoscitiva utilizzata dalla Commissione Europea per monitorare lo stato della sicurezza stradale nei Paesi membri e per elaborare linee di indirizzo e programmi, l'Italia è uno dei pochi Paesi che mancano di un rilevazione in grado di distinguere tra feriti leggeri e feriti gravi, che è una conoscenza di fondamentale importanza sia sotto il profilo di una corretta determinazione del costo sociale degli incidenti, che in ordine alla possibilità di intervenire prioritariamente dove gli esiti dei sinistri sono particolarmente gravi».

LE PRIORITÀ E I TEMI DI CONDIVISIONE

Partendo da questi presupposti, la 3^a Campagna «La sicurezza per gemellare l'Europa» ha individuato una serie di priorità e di temi da condividere nell'itinerario europeo:

- Controlli su strada. L'esperienza italiana e quella tedesca
- Telematica applicata per la sicurezza del sistema. Veicolo, conducente, infrastrutture
- Standard documentali nei Paesi europei ai fini dei controlli su strada.



La terza campagna.

La sicurezza
per gemellare
l'Europa

- Segnaletica orizzontale e verticale, test di sicurezza su alcool e droga, limiti di velocità.
- Programma formativo-comunitario per i conducenti di veicoli pesanti, aree di sosta attrezzate. L'esperienza italiana ed europea.
- Diffusione delle politiche di sensibilizzazione per la sicurezza stradale per la scuola e la famiglia.
- Osservatorio sulle politiche per la sicurezza e formazione di una banca dati europea per: volumi di traffico, reti infrastrutturali, sistemi di prevenzione, politiche di regolamentazione.
- Progetto comunitario e potenziamenti di una rete europea di trasporto combinato, ferroviario e marittimo.
- Certificazione di qualità delle aziende di autotrasporto ai fini della sicurezza stradale.
- Quarta Campagna della sicurezza stradale nell'autotrasporto. Progetto per una comunicazione diffusa.

MILANO. UNIRE GLI SFORZI PER LA SICUREZZA

5 ottobre 2007

Partita nella cornice del Transpotec 2007, alla Fiera di Milano, la 3^a Campagna per la sicurezza nell'autotrasporto ha dichiarato subito le sue intenzioni, per bocca del presidente del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, **Raffaele De Lipsis**: «La terza campagna è volta al gemellaggio tra la vecchia e la nuova Europa: bisogna unire gli sforzi per la sicurezza e per il corretto funzionamento di un bene comune: l'Europa. Obiettivo del Comitato centrale è superare le disomogeneità e le differenze dei vari Paesi». E ha insistito sulla necessità, affermata già nella 2^a Campagna, di «un costante aggiornamento del catasto stradale, una banca dati centrale ed aggiornata».

Sulla stessa di linea, ma corredandola di dati, l'intervento del Coordinatore del progetto, **Rocco Giordano**: «Bisogna sensibilizzare i cittadini alla necessità di ridurre l'incidentalità e soprattutto la mortalità. Prima l'abbiamo fatto solo con i cittadini italiani, oggi lo faermo anche con quelli europei». E ha ricordato che «l'autotrasporto cresce e, in Italia, cresce più del PIL. È un settore trainante dell'economia, ma va sostenuto e accompagnato». Da qui è nato lo slogan della 3^a Campagna: «I cavalli dell'economia» e ha sottolineato Giordano, «per essere il volano dell'economia dei diversi Paesi, l'autotrasporto deve esprimere potenza di idee, di veicoli, di management per reggere il forte aumento di competitività internazionale; regole volute e rafforzate, anche dall'Unione europea, per definire un contesto efficiente ed organizzato»:

BERLINO. REGOLE E CONTROLLI

9 novembre 2007

Il primo momento di confronto tra l'organizzazione e le iniziative italiane a tutela della sicurezza nell'autotrasporto e quelle degli altri Paesi d'Europa si è avuto nella capitale della Germania, dove Arend Schaefer, membro del BAG (Bundesamt für Güterverkehr), l'ente federale tedesco per il trasporto delle merci, ha portato i risultati ottenuti negli ultimi anni dal suo ufficio, presente in Germania con 11 sedi, la principale a Colonia, e 216 controllori, suddivisi in 16 unità specializzate. Si tratta di operatori civili, ma con la facoltà di fermare e controllare autorizzazioni e licenze, caratteristiche tecniche e tempi di guida, 3 con la possibilità di sanzionare gli illeciti commessi anche in altri Stati. Nel 2006, il BAG ha effettuato 611.000 controlli, 290 mila su veicoli tedeschi e 321 mila su veicoli stranieri, avvalendosi di personale altamente specializzato sulle diverse tipologie di veicoli e sulle normative in vigore. Una parte del lavoro del BAG è costituito poi dall'attività di controllo sulla regolarità dei pagamenti dei pedaggi effettuati per i mezzi pesanti, attività per la quale dispone di 460 addetti specializzati. La maggioranza dei veicoli è abilitata al pagamento automatico dei pedaggi mediante un apparecchio installato all'interno del veicolo, la cosiddetta On-Board Unit (OBU), che rileva automaticamente, grazie ai dati del sistema di navigazione satellitare e altri sensori, il percorso del veicolo e calcola il pedaggio sulla base dei dati del veicolo e sulle tariffe applicabili. L'OBU localizza il mezzo pesante ed è in grado di associarlo in ogni momento ad uno dei circa 5.200 tratto della rete autostradale che si estende su 24 mila chilometri.

CASERTA. LA SICUREZZA COMINCIA DAI GIOVANI

6 dicembre 2007

Gli incidenti stradali sono, in tutto il mondo, la principale causa di morte dei giovani. Ma è anche dalla formazione dei giovani che bisogna partire per migliorare i comportamenti alla guida. La 3^a Campagna per la sicurezza stradale nell'autotrasporto ha voluto, perciò,



La terza campagna.

La sicurezza
per gemellare
l'Europa

fare una deviazione, tornando in Italia, per dedicare una tappa a questo tema. Nel prestigioso scenario della Reggia di Caserta, il *clou* della giornata è stato l'afflusso continuo di scolaresche delle medie superiori che hanno potuto conoscere più da vicino il mondo dell'autotrasporto non solo ammirando i veicoli Iveco e Mercedes esposti, ma anche provando i rischi e le responsabilità di chi si mette al volante di un camion, grazie al simulatore ASC-Guida sicura, che riproduce virtualmente la realtà quotidiana di fronte alla quale si trovano gli autisti professionisti. I ragazzi hanno poi potuto anche visionare i controlli effettuati da un Carro mobile di revisione su alcuni veicoli in transito. «L'Italia», ha ricordato il Coordinatore della Campagna, **Rocco Giordano**, «mostra un tasso di mortalità di 8,1 per 100 mila abitanti. Nel 2005 si sono registrati ben 5.426 morti e 313.727 feriti. Di fronte a questi dati il compito della scuola deve essere quello di trasferire la sensibilità alla prevenzione per la sicurezza stradale. I giovani devono sapere», ha concluso, «che i camion, gli autobus, i motorini generano chilometri 300 volte maggiori di quelli del 1980, mentre le strade, nello stesso periodo, sono aumentate solo del 5%. Questo significa che siamo tanti in poco spazio e che siamo tutti sulla stessa strada e dunque dobbiamo rispettarci».

BUDAPEST. LE INFRASTRUTTURE NELL'EUROPA DEI 27

21 gennaio 2008

Disomogeneità nelle normative, disomogeneità nella rilevazione dei dati, ma oggi - dopo l'ampliamento a 27 Paesi membri - l'Europa deve fare i conti anche con la disomogeneità infrastrutturale. Anche per questo, il dibattito su questo problema è stato fissato in una capitale dell'Est europeo. Le grandi reti europee e le politiche di sviluppo delle infrastrutture, peraltro, stanno ormai ridefinendo il concetto di confine. In questa logica diventa decisiva l'attenzione sui tempi di realizzazione delle grandi opere e sulle diversità che contraddistinguono le decisioni e le politiche d'intervento dei vari Paesi. Il supporto finanziario dell'Unione Europea e il sostegno della Banca europea degli investimenti non bastano a coprire un monte di risorse finanziarie stimate in circa 1500 miliardi di euro, di cui 100 impegnati nei grandi progetti di corridoi italiani. È però emblematico che nel 1995 gli assi di riferimento a livello europeo erano Venezia-Monaco e Trieste-Kiev, mentre oggi si sono ampliati a Palermo-Berlino e Lisbona-Kiev. A fronte di questa situazione, tuttavia, l'Italia, ha ricordato **Massimo Schintu**, direttore generale di Aiscat e rappresentante di Asecap, l'associazione dei concessionari stradali europei, «si trova in una sorta di Medio Evo delle infrastrutture, in una situazione che determina la fuga degli investitori privati».

PRAGA. UN OSSERVATORIO PER IL CONTINENTE

12 marzo 2008

Non poteva che essere Praga, la Parigi dell'Est, la più «colta» delle capitali dell'Europa orientale, la sede del dibattito sui «saperi» europei per la sicurezza stradale nell'autotrasporto. Ed è partita di qui (e qui arriverà) la proposta di istituire un «Osservatorio sul trasporto delle merci nella nuova Europa», uno strumento che, raccogliendo e confrontando i dati dei 12 nuovi paesi dell'Unione, si ponga al servizio degli addetti ai lavori, ma anche al servizio delle istituzioni, per orientare meglio le scelte strategiche nelle politiche del trasporto internazionale delle merci. Tutto ciò nella convinzione che solo partendo dall'analisi della situazione e delle tendenze in atto è possibile procedere verso un'integrazione livellata verso l'alto e non, come spesso accade, verso *standard* qualitativi minimi, i cui effetti ricadono pesantemente proprio sui livelli di sicurezza. La scelta di Praga come sede dell'Osservatorio è stata condivisa in particolare da **Vaclav Cempirek**, titolare della cattedra di gestione dei trasporti presso l'Università di Pardubice, il quale ha ricordato che il 76% dei trasporti della Repubblica Ceca si svolge su strada, e da **Bedrich Danda**, presidente dell'associazione degli autotrasportatori cechi, il quale ha anche rivolto un appello ai media «perché utilizzino espressioni appropriate quando parlano dei camionisti e non li trattino invece come i soli responsabili dei problemi sulle strade».

MADRID. L'INFORMATICA PER LA SICUREZZA E LO SVILUPPO

24 aprile 2008

Gli *Intelligent transport system* (ITS), i Sistemi intelligenti di trasporto, nascono dall'applicazione ai trasporti dei metodi e delle tecnologie proprio dell'informatica e delle telecomunicazioni. Era un tema che non poteva essere ignorato nella carrellata di problematiche relative alla sicurezza stradale. Temuta nella sede madrilena di Iveco, la manifestazione ha permesso di fare il punto sulle applicazioni ITS di cui le case dotano i veicoli da loro prodotti, per scoprire che i miglioramenti tecnologici sui veicoli negli ultimi anni sono stati enormi, ma ci sono ancora margini di aumento dei livelli di sicurezza. I principali settori di



La terza campagna.

*La sicurezza
per gemellare
l'Europa*

sviluppo sono nella realizzazione di sistemi di dialogo tra i veicoli in viaggio e le infrastrutture (ponti, tunnel, autostrade ecc.) e nella telediagnosi che permette di individuare a distanza eventuali anomalie nel veicolo. In questo settore, la piattaforma telematica avviata dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori ai fini della sicurezza è una delle più avanzate d'Europa per la riduzione dell'incidentalità e il miglioramento della produttività dell'autotrasporto attraverso l'infomobilità.

L'AUTOTRASPORTO DOPO SETTE ANNI È FAMILIARE

Dopo sette anni di studi e ricerche e tre Campagne per la sicurezza stradale nell'autotrasporto sulla sicurezza dell'autotrasporto almeno un obiettivo è stato raggiunto per superare il buco nero delle conoscenze: alla fine della 3^a Campagna finalmente l'autotrasporto è più familiare nella pubblica opinione e tutti condividono ormai gli stessi valori sulla incidentalità determinata dall'autotrasporto

Nel 2001 quando si è sviluppata la 1^a Campagna il focus del messaggio era: l'autotrasporto è tributario del 7% del totale dei decessi che si registrano ogni anno; del 4% del totale dei feriti e del 7% del totale degli incidenti.

Nella 2^a Campagna il messaggio per la sicurezza era stato incentrato sulla consapevolezza del rispetto del mondo dell'autotrasporto verso tutti gli utenti della strada.

Oggi è ampiamente condiviso il valore della «sicurezza come sistema». In cui:

1. il «sistema» per la sicurezza stradale è dato dal veicolo-conduttore-infrastrutture,
2. le infrastrutture poste in sicurezza devono «guidare» anche attraverso una segnaletica chiara-lineare-inconfondibile, secondo standard europei,
3. il veicolo oggi ha grande capacità di «reazione» sia in termini di sicurezza attiva che passiva,
4. il conducente è attore ed arbitro nel governo del conflitto fra i tre elementi.

Anche la figura dell'autotrasportatore è cambiata: oggi egli è un professionista che svolge un lavoro difficile, impegnativo, complesso, sostenuto da una grande forza fisica, psichica ed emotiva, che si sviluppa sulle corde del rapporto con la committenza, con le regole, con il mercato, con i controlli. Aspetti che maturano in un sistema economico sempre più dinamico, sempre più fragile, con cicli economici sempre più corti.

E la 3^a Campagna, grazie al confronto con i partner dall'Unione Europea ha dimostrato che in tutti i Paesi europei l'autotrasporto è considerato un settore vitale per l'economia e le politiche dei Paesi sono orientate sempre più a logiche di integrazione tra trasporti e logistica. Infine i numeri dell'incidentalità nell'autotrasporto.

Nel periodo 1996-2000 e 2000-2005 il tasso di mortalità resta del 7%. Ma sono calati notevolmente i decessi in rapporto al numero di incidenti. Gli incidenti in cui sono stati coinvolti veicoli commerciali nel primo periodo sono stati 15.721 e i decessi 447, mentre nel secondo gli incidenti sono stati 14.400 e i decessi 383. Nel solo 2007 il numero dei morti è stato 214 pari al 4,2%, mentre il numero dei feriti è stato del 4,1%, salendo però da 10.936 nel 2000 a 11.914 nel 2005 e 12.102 nel 2007. E questo significa chiaramente una netta riduzione della mortalità, contro un aumento del numero dei feriti, in un quadro d'insieme che vede diminuire gradualmente i numeri dell'incidentalità.

Alla luce dei risultati acquisiti il Comitato Centrale dell'Albo si avviò a promuovere la IV Campagna per una cultura diffusa della sicurezza dell'Autotrasporto e rafforza la maggiore familiarità regolata dal settore.

LA QUARTA CAMPAGNA. LA SICUREZZA STRADALE: UNA BANDIERA DELL'ALBO DEGLI AUTOTRASPORTATORI

TrasportiAmo

Guidati dalla passione

Nell'ambito del programma che da qualche anno il Comitato Centrale dell'Albo dell'autotrasporto ha sviluppato per la sicurezza stradale è stato possibile costituire gruppi di lavoro di eccellenza e approfondire temi specifici fino al punto di arrivare a tracciare una road mappa per la sicurezza stradale per una mobilità sicura.

Il Comitato Centrale, nel perseguimento dei propri fini istituzionali, oltre a promuovere un'azione formativa ed informativa attraverso la realizzazione di una serie di iniziative di sensibilizzazione (le Campagne per la Sicurezza) e di diffusione dei risultati degli studi specificamente condotti sulla sicurezza nell'autotrasporto, ha altresì avviato un processo di costante monitoraggio della specificità degli incidenti stradali dei veicoli industriali attraverso alcuni progetti pilota.



La quarta campagna.

*La sicurezza stradale:
una bandiera per l'Albo
degli autotrasportatori*

Il primo per la realizzazione di una base-dati per fornire utili indicazioni sui punti più critici della rete viaria, da definirsi in relazione ad una attenta valutazione della domanda di mobilità.

Il secondo finalizzato ad elevare il livello di consapevolezza e di partecipazione di tutti gli utenti della strada attraverso la attivazione di campagne di comunicazione, anche itineranti, supportate da convegni per allargare il livello di diffusione del messaggio.

Il terzo è rivolto soprattutto agli elementi infrastrutturali del sistema, del tipo aree attrezzate ai fini della maggiore sicurezza di veicoli e uomini, nonché alla implementazione di strutture telematiche per la messa in rete dei diversi sub-sistemi.

LA IV CAMPAGNA: I CONTENUTI - LE MODALITÀ - AZIONI MIRATE

La IV Campagna dell'Autotrasporto, promossa (per la prima volta senza *partner*, a conferma dell'indipendenza del messaggio veicolato) dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, si concluderà quando i 330 veicoli brandizzati esauriranno la loro missione itineranti sulle strade italiane. Quanto ai contenuti, la Campagna 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. Ma 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 Youtube), 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.

LE OTTO AZIONI MIRATE

Nel dettaglio, la Campagna si è rivolta al grande pubblico - e non solo agli operatori del settore - presentando 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.

Trasportiamo valori 33 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. L'iniziativa ha avuto come sbocco conclusivo una ulteriore manifestazione con fini umanitari, il cui ricavato sarà devoluto in beneficenza: grazie alla collaborazione dei giovani artisti che, hanno «personalizzato» le proprie opere d'arte, è stata allestita una mostra finalizzata con la messa all'asta delle opere d'arte.

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 incentrati sulla sicurezza.

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 alle trattorie, dai ristoranti etnici agli shop più di tendenza. Sulle cartoline erano stampati slogan come: «Per preparare una prelibatezza ci vuole uno chef, per portare in cucina il miglior cibo ci vuole un autotrasportatore».

Web e social network Con il web i messaggi di TrasportiAmo hanno avuto una diffusione «virale». Sul sito www.trasportiamo.eu sono state pubblicate tutte le informazioni aggiornate sulle attività e le iniziative della Campagna, nonché una nutrita rassegna stampa. Ma è stata la campagna Facebook che ha riscosso un grande successo. 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.



La quarta campagna.
*La sicurezza stradale:
 una bandiera per l'Albo
 degli autotrasportatori*

Messaggi radiofonici 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.

Product placement Due dei tir con le opere degli artisti della campagna appaiono in altrettanti film in distribuzione nelle sale cinematografiche italiane: uno, «Viva l'Italia», diretto da Massimiliano Bruno, con Michele Placido, rivolto al grande pubblico, l'altro «Roman e il suo cucciolo», film «d'autore», con la regia di Alessandro Gassman».

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.

LA VALORIZZAZIONE DELLA INCIDENTALITÀ STRADALE

L'incidentalità stradale merita una profonda riflessione in ordine all'elevato costo sociale che essa determina. Con il termine costo sociale degli incidenti stradali si definisce la valutazione sia del danno subito dal singolo cittadino che quello subito dalla collettività a causa di un sinistro, comprendendo: i danni alle persone, ai veicoli ed all'ambiente. La metodologie di calcolo non sono ancora univoche e pertanto i valori si ricavano, secondo *best practices* di scala internazionale che possono essere così schematizzate:

Specifiche sulle stime dei costi dell'incidentalità in Italia

Le stime dei costi dell'incidentalità in Italia sono stati fondamentalmente operati in ordine ai costi per vittima e costi per incidente.

Con riferimento alla stima dei costi per vittima, concorrono sostanzialmente tre voci:

1. spese mediche;
2. perdita della capacità produttiva;
3. costi umani.

Relativamente alla stima dei costi per incidente concorrono:

1. danni alla proprietà;
2. costi amministrativi

COSTI PER VITTIMA

1. SPESE MEDICHE

Le fonti di informazione e il livello di dettaglio per stimare le spese mediche variano in base al modo come le spese mediche sono organizzate e finanziate. Le informazioni provenienti dalle assicurazioni riportano solo il costo medio del trattamento sottoposto a risarcimento, laddove le informazioni del servizio sanitario nazionale sono sovente disaggregate per ciascuna area del servizio sanitario.

Per quanto riguarda specificamente l'Italia, la prima difficoltà connessa alla stima dei costi sanitari è dovuta al fatto che né i rapporti di polizia (su cui si basano le statistiche degli incidenti), né le fonti sanitarie riportano in una forma statisticamente utile, le lesioni specificamente subite a seguito di incidente stradale. Di fatto manca la differenziazione, presente nella maggior parte dei paesi, tra feriti leggeri - che richiedono solo cure ambulatoriali e vengono dimessi entro le 24 ore - e feriti gravi.

L'indagine ISTAT sui dimessi dagli ospedali registra il tipo di traumatismo, ma non la causa che lo ha prodotto, e quindi non è direttamente utilizzabile.

D'altra parte non esistono informazioni di fonte sanitaria sul numero di persone che si recano al pronto soccorso in seguito ad un incidente e nella maggior parte delle strutture ospedaliere è stata rilevata una difficoltà a mantenere un'efficiente rilevazione statistica riguardo al complesso «lesione-causa della lesione-paziente» lungo il percorso del trattamento di cura attraverso più reparti o più strutture, probabilmente aggravata dalla riservatezza dei dati».

L'utilizzo delle statistiche sanitarie poi, dal momento che queste comprendono tutti i morti ed i feriti per incidenti che coinvolgono un qualche veicolo, peraltro senza limiti di tempo dall'accadimento dell'incidente, induce a sovrastime; tuttavia essendo più dettagliate di quelle ISTAT sugli incidenti verbalizzati per quanto riguarda il tipo di trauma ed il suo decorso, consentono una più accurata valutazione dei costi sanitari.

2. PERDITA DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA

Tutti i paesi includono una stima della perdita della capacità produttiva, basata sulla me-



La quarta campagna.
*La sicurezza stradale:
 una bandiera per l'Albo
 degli autotrasportatori*

dia dei redditi lordi o sul prodotto nazionale lordo, o sulle somme pagate per gli indennizzi. Alcuni metodi deducono da tali stime dei costi il (mancato) consumo delle vittime degli incidenti.

La futura perdita di reddito è generalmente scontata ad un tasso che oscilla tra lo 0% ed il 10%. In pochi paesi è esplicitato il tasso di crescita del reddito o della produzione; dove specificato, questi tassi di crescita variano dall'1% al 2.4%.

Per quanto riguarda l'Italia, gli studi ACI-ISTAT stimano la perdita della capacità produttiva (per i decessi, i casi di invalidità temporanea e quelli di invalidità permanente) a partire dal prodotto interno lordo, senza sottrarre i consumi, stimandone lo sviluppo futuro che possiamo ritenere al 1-2% ed applicando un tasso di sconto del 4% annuo.

3. COSTI UMANI

Non tutti i paesi effettuano stime sui costi umani e laddove questi sono inclusi nel calcolo dei costi dell'incidentalità, i metodi di stima e ed il grado di copertura degli elementi di costo specifici variano notevolmente.

Molti paesi usano i pagamenti fatti dalle assicurazioni e gli indennizzi decisi dai tribunali per le sofferenze ed i danni fisici delle persone ferite, oppure per la morte della vittima.

Il metodo della disponibilità a pagare è usato da pochi paesi di solito attraverso specifici sondaggi volti a stimare la disponibilità individuale relativamente al rischio di morte, mentre per le persone ferite, si adottano indicatori derivati, oppure si deriva la disponibilità sociale a pagare dai contributi sanitari.

Un altro metodo di stima dei costi umani si basa sui costi di prevenzione degli incidenti legati all'accettazione del rischio; altri ancora valutano la perdita del tempo libero, basata sulla perdita di produzione oppure sull'allocazione ottimale del tempo, per i pensionati e per i bambini. Per quanto riguarda l'Italia, lo Studio ACI-ISTAT valuta i costi umani attraverso un metodo definito «misto»: economico-produttivistico e risarcitorio, che quantifica il danno morale da decesso in un valore monetario pari ai 2/6 di un ipotetico danno biologico con invalidità permanente del 100%.

COSTI PER INCIDENTE

1. DANNI ALLA PROPRIETÀ

Questi costi includono tutti i danni fisici arrecati da un sinistro alla proprietà (veicoli, edifici, arredo stradale, pavimentazioni ecc).

Tutti i paesi includono alcuni costi in quest'area, ma i costi non sono sempre disaggregati nelle diverse componenti. Laddove specificati, più spesso essi riguardano il danno al veicolo, stimato a partire dalle informazioni sui pagamenti degli indennizzi da parte delle compagnie di assicurazione.

La contabilizzazione, tra i costi sociali dell'incidentalità, dei danni in particolare ai veicoli non è unanimamente accettata come criterio valutativo: le posizioni assunte sono condizionate dal dibattito, in forte evoluzione, su cosa costituisca «costo esterno» dell'incidentalità. A livello internazionale, l'approccio INFRAS/IWW, considerato uno dei testi scientificamente più affidabili in materia di esternalità dei trasporti, esclude dal computo i danni materiali alla proprietà (altri autoveicoli), in quanto oneri sostenuti o dalle assicurazioni, i cui costi ricadono sugli utenti, o direttamente dagli utenti.

2. COSTI AMMINISTRATIVI

In questo gruppo di costi rientrano quelli sostenuti dalla polizia, dai vigili del fuoco e dalle corti di giustizia, nonché i costi amministrativi delle compagnie di assicurazione per adempiere alle procedure per l'assicurazione sanitaria e non sanitaria. Le richieste di indennizzi non sanitari coprono i danni alla proprietà e la responsabilità personale. Le stime di alcuni costi amministrativi vengo prodotte da tutti i paesi sulla base delle informazioni ricevute dalle compagnie di assicurazione, o da altri enti pubblici come la polizia, o attraverso speciali sondaggi. Le singole voci di costo non sempre sono considerate separatamente. Si considerano pertanto i costi che direttamente o indirettamente derivano dall'incidente che sono:

- perdita della capacità produttiva;
- costi umani (ossia «quella parte di danno non patrimoniale che sostanzialmente si configura con la perdita dell'integrità psicofisica della persona e/o dei congiunti»);
- costi sanitari (spese di ambulanza, pronto soccorso e dei ricoveri nelle strutture sanitarie);
- danni materiali;
- altri costi amministrativi (costi di gestione delle assicurazioni e costi inerenti gli interventi delle autorità pubbliche e a quelli giudiziari).



La quarta campagna.

La sicurezza stradale:
una bandiera per l'Albo
degli autotrasportatori

I DATI AL 2010 VALORIZZATI

La stima dei costi sociali degli incidenti stradali per l'anno 2010 risulta pari a circa 31 miliardi, che possono essere così schematizzati:

- 15 miliardi circa del totale dovuti alla incidenza dei costi umani;
- 16 miliardi circa del costo totale quali costi materiali.

Questa cifra rappresenta circa il 2% del Prodotto interno lordo dello stesso anno.

Il costo sociale medio per ogni deceduto risulta pari a circa 1 milione euro, prendendo in considerazione i costi sanitari, la mancata produzione e il risarcimento del danno morale.

Il costo medio per una persona ferita è pari mediamente a 26 mila euro.

Partendo da questi valori riferiti al totale della incidentalità sono stati elaborati i dati relativi al settore dell'autotrasporto.

La incidenza della incidentalità di settore su quella complessiva è pari al 6,9% del totale per un costo di 2,1 miliardi di euro.

Nello specifico assumendo i valori medi nazionali la incidenza in termini di valori per il settore dell'autotrasporto, si ha che il costo sociale a carico del settore dell'autotrasporto è pari a 268 milioni di euro in termini di decessi (incluso anche i pedoni) e 280,9 milioni di euro circa per i feriti (**Tabella 1**).

Tabella 1. Veicoli coinvolti, morti e feriti per categoria di veicolo (Anno 2010, esclusi i pedoni)

CATEGORIA DI VEICOLO	VALORI ASSOLUTI			COMPOSIZIONI PERCENTUALI		
	VEICOLI	MORTI (*)	FERITI	VEICOLI	MORTI	FERITI
Autovetture	267.48	1.817	178.309	67,8	52,3	63,4
Autocarri e motocarri	27.346	202	10.144	6,9	5,8	3,6
Biciclette	15.565	263	14.655	3,9	7,6	5,2
Ciclomotori	22.208	203	21.940	5,6	5,8	7,8
Motocicli	52.159	943	52.026	13,2	27,1	18,5
Quadricicli	23	34	45	56	67	77
Altri veicoli	23	34	45	56	67	77
TOTALE	23	34	45	56	67	77

(*) I morti in incidenti in cui sono coinvolti i veicoli pesanti inclusi i pedoni sono 268

Il dato di per sé non dà contezza della incidenza rispetto al valore economico che è legato al mondo dell'autotrasporto (**Tabella 2**).

Tabella 1. Veicoli coinvolti, morti e feriti per categoria di veicolo (Anno 2010, esclusi i pedoni)

CATEGORIA DI VEICOLO	VALORI ASSOLUTI			COMPOSIZIONI PERCENTUALI		
	VEICOLI	MORTI (*)	FERITI	VEICOLI	MORTI	FERITI
Autovetture	267.48	1.817	178.309	67,8	52,3	63,4
Autocarri e motocarri	27.346	202	10.144	6,9	5,8	3,6
Biciclette	15.565	263	14.655	3,9	7,6	5,2
Ciclomotori	22.208	203	21.940	5,6	5,8	7,8
Motocicli	52.159	943	52.026	13,2	27,1	18,5
Quadricicli	23	34	45	56	67	77
Altri veicoli	23	34	45	56	67	77
TOTALE	23	34	45	56	67	77

(*) I morti in incidenti in cui sono coinvolti i veicoli pesanti inclusi i pedoni sono 268

Nell'anno 2008 sono state movimentate 227,7 miliardi di tonn-km di cui 34 miliardi conto proprio e 193 miliardi conto terzi.

Al di là della distinzione sulla titolarità del servizio si ha che la incidenza sulla produzione totale dei servizi di costi sociali per incidentalità nel settore dell'autotrasporto è 548 milioni di euro che ripartiti su un totale di 227 miliardi di tonn-km è pari a 0,0024 milioni di euro per tonn-km. L'Italia nonostante alcuni successi si trova ancora su livelli di incidentalità più alti rispetto ad altri Paesi europei e continua a pagare un prezzo molto elevato.

Interventi e miglioramenti nei settori coinvolti (infrastrutture, veicoli e conducenti) non devono essere considerati un costo per la collettività ma un utile investimento in quanto sono in grado di ridurre i costi sociali che incidono in modo consistente sul prodotto interno lordo. ●

UNA TESI DI LAUREA IN ECONOMIA DEI TRASPORTI

Lo sviluppo del Mezzogiorno in una visione euro-mediterranea

di VINCENZA MOLVETTI

Gli scambi commerciali dell'Italia con l'Area Med sono raddoppiati nel primo decennio del secolo. E il Sud contribuisce con il 28% dell'interscambio, ma può crescere, diventando un volano per l'intera economia nazionale

La posizione di leadership dell'Italia 

L'articolo è una sintesi della tesi di laurea sostenuta in Economia dei Trasporti, che affronta il tema dello sviluppo del Mezzogiorno, in una nuova prospettiva euro-mediterranea in particolare per l'area del continente africano che si affaccia sul Mediterraneo e che potrebbe trovare nella piattaforma siciliana e dei porti del Mezzogiorno la porta di ingresso per risalire in Europa.

L MEDITERRANEO E I SUOI PORTI, NEGLI ULTIMI TEMPI, sono stati interessati da nuove dinamiche di crescita, determinate da una serie di fenomeni congiunturali, quali la globalizzazione, la liberalizzazione dei mercati, l'allargamento dell'Unione europea che, da una parte, hanno contribuito a rafforzare il suo ruolo nelle principali direttrici di traffico marittimo, e dall'altra hanno apportato mutamenti negli equilibri degli assetti geopolitici. In questo contesto, si pone l'accento sulle potenzialità di sviluppo dei Paesi europei che si affacciano sul bacino e, in particolare dell'Italia, che vanta oltre ad una posizione geografica strategica, anche consolidati rapporti commerciali con i Paesi dell'Area Med. Le analisi di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno - evidenziano, infatti, che l'interscambio totale di merci con l'Area Med, nell'arco di un decennio (2001-2010), ha registrato tassi di crescita per tutti i principali Paesi europei.

Per quanto concerne l'Italia, il valore degli scambi commerciali con l'Area Med, è quasi raddoppiato, passando da 37,2 miliardi di euro nel 2001 a 64,3 miliardi nel 2010 (SRM 2010). Solo nel 2011 il valore dell'interscambio italiano ha subito un calo per circa 6,6 miliardi di euro (passando da 64,3 mld nel 2010 a 57,7 nel 2011) a causa del crollo delle importazioni italiane di petrolio dalla Libia (-67,6% nel 2011 rispetto al 2010), mentre gli scambi commerciali con gli altri due Paesi della sponda sud del Mediterraneo, interessati dalla cosiddetta «Primavera araba», non hanno subito conseguenze incisive (-2,3% l'interscambio commerciale con la Tunisia e +5,7% con l'Egitto).

Dai dati riportati, si rileva la posizione di *leadership* rivestita dall'Italia in Europa per ciò che riguarda l'interscambio commerciale con l'Area Med, che avviene quasi esclusivamente via mare (40,6 miliardi di euro, oltre il 70%). Il commercio marittimo verso la regione si concentra soprattutto nei Paesi del *Southern Med* (Marocco, Algeria, Libia, Tunisia, Egitto) che incidono per circa il 50% sull'interscambio totale italiano (pari a 20,6 miliardi di euro) e si configurano come i principali partner commerciali dell'Italia in riferimento ai prodotti energetici e petroliferi. Questi flussi in entrata e in uscita sono in gran parte spiegati dalla presenza in Sicilia e Sardegna di alcuni tra i più importanti impianti italiani di raffinazione. Difatti, la Libia è il principale fornitore di questi impianti e si conferma come primo partner commerciale in termini di esportazioni, peculiarmente di prodotti petroliferi e, in minima parte, di beni dei settori alimentari e della filiera metalmeccanica. Il secondo partner commerciale a livello di esportazioni è la Tunisia, seguono poi gli altri Paesi dell'area in questione, che hanno registrato nel corso degli ultimi anni un forte incremento dei flussi di *export* provenienti dalle regioni del Sud Italia. Si precisa che anche escludendo i prodotti energetici, l'Italia si colloca al terzo posto tra i Paesi europei, in termini di interscambio commerciale con l'area considerata (con 36,3 miliardi di euro) dopo Germania e Francia. Il commercio marittimo verso i Paesi dell'East Med (Israele, Libano, Siria e Turchia) e dell'Adriatic Med (Albania, Bosnia, Croazia e Montenegro) è pari rispettivamente al 41,8% e al 7,5%.

All'interno del quadro nazionale, il Mezzogiorno ha un ruolo rilevante, contribuendo per il circa il 28% dell'interscambio italiano con l'Area Med (15,4 miliardi di euro) e quasi il 60% dell'interscambio di prodotti energetici, concentrati in gran parte in Sicilia e Sardegna. Al netto dei prodotti energetici, gli scambi commerciali del Mezzogiorno con l'Area Med sono pari a 4,1 miliardi di euro, il 12% del totale nazionale con Campania e Puglia al primo posto tra le regioni meridionali. Dall'analisi dei dati emerge che il *trend* degli scambi commerciali tra il Mezzogiorno e il Mediterraneo è sempre maggiore. Proprio il Mezzogiorno può assurgere al ruolo di volano per l'intera economia italiana, ma deve essere collegato ad un orizzonte strategico che abbia una sua rilevanza non solo nazionale ma persino «europea», anche in chiave di «rilegittimazione» dell'investimento regionale (SVIMEZ, 2011). Al fine di potenziare ulteriormente le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo occorre intervenire sul piano infrastrutturale



(tanto lato terra, quanto lato mare). Il baricentro degli scambi commerciali internazionali si sta spostando sempre più ad Est, favorendo l'apertura di nuovi mercati ed offrendo al Mediterraneo l'opportunità di crescere da un punto di vista competitivo e concorrenziale nello scenario mondiale. Tali mutamenti hanno avuto ripercussioni anche sul traffico portuale del nostro Paese, cui si richiede una maggiore efficienza e qualità nei servizi.

I porti *hub* italiani (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari), pur dovendo fronteggiare la concorrenza dei porti del *Southern Med* (Port Said in Egitto e Tanger Med in Marocco), che negli ultimi anni hanno registrato una crescita delle proprie quote di mercato proprio a spese degli scali italiani, hanno ampi margini di crescita grazie alla posizione geografica dell'Italia e alle relazioni commerciali sempre più intense che il nostro Paese ha sviluppato con la sponda del Sud del Mediterraneo (SRM, 2012).

I diversi limiti del Mezzogiorno

Tuttavia il Mezzogiorno presenta diversi limiti, tra cui spiccano: i ritardi e i *gap* infrastrutturali (portuali, ferroviari, stradali) in termini di interconnessione e di accessibilità; i lunghi tempi burocratici nelle operazioni di sdoganamento delle merci; lo scarso grado di connettività tra le reti; i costi dei servizi e la scarsa propensione verso la logistica e le innovazioni tecnologiche. Tali fattori associati in particolare ad un'offerta portuale sempre più qualificata in aree mediterranee extraeuropee potrebbero disegnare uno scenario di rischio e di marginalizzazione per il nostro Paese. La competizione internazionale richiede ai nostri porti di «fare sistema», promuovendo sinergie ed integrazioni che non possono prescindere dall'individuazione di compiti e specializzazioni dei singoli scali, nel quadro di una comune programmazione nazionale ed è su questi aspetti che bisogna lavorare per garantire la ripresa dell'economia nazionale e accrescere la competitività in una visione «euro-mediterranea». Sussistono, dunque, i presupposti affinché l'Italia assolva a quel ruolo di piattaforma logistica naturale, tanto auspicata non solo dalla politica nazionale ma anche europea, e che il Mezzogiorno diventi effettivamente un «territorio ponte» o meglio di «cerniera» tra il Mediterraneo e l'Europa.

Il settore dei trasporti e della logistica potrebbe trovare linfa vitale al Sud, poiché sussistono risorse inutilizzate ma non efficacemente sfruttate, oltre ad una grande tradizione mercantile ed all'enorme disponibilità di risorse umane qualificate. Sarà fondamentale il ruolo delle imprese leader ai fini del rafforzamento della cultura manageriale e della competitività dei distretti produttivi, in particolare in termini di capacità di innovazione e di apertura ai mercati internazionali. Deve sussistere la consapevolezza che il Mezzogiorno potrà effettivamente assolvere il ruolo strategico di porta europea con i Paesi del Far East, del Medio Oriente e del Nord Africa. Si tratta di una vocazione naturale che comporta l'individuazione dei varchi d'accesso e delle reti di connessione con l'area continentale.

La sfida per accrescere la nostra competitività è imperniata su tre pilastri: internazionalizzazione, investimenti e innovazione tecnologica. È fondamentale intervenire in tempi brevi e puntare su:

- valorizzazione, ammodernamento e integrazione delle singole infrastrutture modali;
- implementazione di sistemi logistici integrati per l'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti;
- potenziamento dei collegamenti materiali e immateriali di nodi e terminali a livello locale con le reti nazionali ed internazionali, al fine di agevolare i flussi di merci, informazioni, risorse finanziarie e capitale umano non solo da/verso l'Italia ma soprattutto da/verso il Mezzogiorno.

Anche la Commissione Europea con la comunicazione n. 336/06 pone l'accento sull'importanza della logistica come leva per accrescere la competitività dell'Europa e sottolinea la necessità di costituire una rete-infrastrutturale euro-mediterranea proprio attraverso l'integrazione tra logistica, trasporti e innovazioni tecnologiche, consentendo così ai porti di fungere sia da caselli delle Autostrade del Mare, che da snodi e piattaforme intermodali e di servizio. I porti del Mezzogiorno, in virtù della loro posizione geografica, hanno dalla loro la possibilità di garantire un'elevata qualità complessiva dell'offerta di servizi poiché consentono di raggiungere tutti i principali mercati del mondo con transit time adeguati e costi contenuti, offrendo anche servizi commerciali.

La portualità del Sud nel mercato dello shipping

Questo spiega perché la portualità del Sud sia oggi considerata dagli operatori internazionali come parte integrante del mercato nazionale ed internazionale dello *shipping*. Si pensi, ad esempio, ai cospicui investimenti effettuati dalle più grandi compagnie armatoriali per lo sviluppo dei terminal container di Taranto (*Evergreen e Hutchinson Port Holdings*) e di Napoli (*MSC e COSCO*), oltre a quelli effettuati dal gruppo Eurogate nel terminal di Gioia Tauro. I porti del Mezzogiorno, se supportati da adeguate politiche di settore associate a investimenti mirati all'innovazione tecnologica e alla logistica, acquisirebbero sempre più la caratteristica di una struttura efficacemente integrata e rafforzerebbero ulteriormente il loro valore strategico nel

Vincenza Molveti è nata a Napoli il 23.11.1987, ha conseguito nel 2012 la Laurea Magistrale in Economia e Commercio presso l'Università Federico II di Napoli, discutendo una tesi in Economia dei trasporti (che ha visto come relatore il professor Ennio Forte e come collaboratore straordinario il professor Rocco Giordano) dal titolo: «L'autotrasporto in Italia: ruoli e confronti europei negli scenari della co-modalità». Attualmente sta partecipando al Master indetto dall'Istituto per ricerche ed attività educative in materia di trasporti (Master in Shipping, Logistica, Finanza e Strategia d'Impresa, V edizione), disciplina a cui si è notevolmente appassionata nell'ambito della stesura del proprio elaborato di tesi.

mercato dei trasporti marittimi. La chiave di volta è l'investimento atto a valorizzare realtà portuali come Napoli, Salerno, Taranto, Bari e Gioia Tauro che potrebbero divenire uno snodo importante dei commerci al centro del Mediterraneo. ●

Vincenza MOLVETTI
vincenza.molvetti@yahoo.it

BIBLIOGRAFIA

Borruso G., Danielis R., Musso E., *Trasporti, logistica e reti di imprese. Competitività sul sistema e ricadute sul territorio*, Franco Angeli, Milano, 2010.

Forte E., «Il Sud Italia e il Mediterraneo, Southern Range: un ponte sud – sud per la crescita», *Nord e Sud a 150 dall'Unità di Italia*, Svimez, 2010.

Intesa San Paolo - Servizio studi e ricerche, *I Paesi del Sud del Mediterraneo: crescita ed opportunità di Business nel Contesto delle Relazioni con l'Unione Europea*, Gennaio 2010.

Siviero L., *Nuova centralità del Mezzogiorno nei traffici mediterranei e localizzazione di strutture logistiche in ambito portuale*, in «I fondamenti della logistica economica», Milano, 2003.

SRM studi e ricerche per il Mezzogiorno, *Le relazioni economiche tra Italia e Mediterraneo*, Gianni Editore, Rapporto Annuale 2011.

SRM studi e ricerche per il Mezzogiorno, *Spread Traslog: il differenziale di accessibilità per l'integrazione la competitività nel Mediterraneo* di Mario Migliore, in «Rassegna Economica – Rivista internazionale di economia e territorio, Quaderni di ricerca della rassegna economica, Premio Rassegna economica 2012».

Svimez, *Rapporto Svimez 2011 sull'economia del Mezzogiorno*, Roma, Settembre 2011.