Anno IX, numero 3 Settembre 2016 ISSN 2464-8841

Sistemi di Logistica

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

Sistemi di Logistica
Anno IX - n. 3
Settembre 2016
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
Alberto Amatucci
Luigi Battistelli
Andrea Boitani
Giacomo Borruso
Agostino Bruzzone
Giulio Erberto Cantarella
Fabio Carlucci
Loreto Colombo
Fabrizio Dallari
Giulio Maternini
Giuseppe Moesch
Pasquale Persico
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
segreteria.giordanoeditore@gmail.com

Editore
Giordano Editore
via Santa Brigida, 6
80132 Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

EDITORIALE

2 **RAM e il Ponte sullo Stretto cambieranno il volto del Paese**
[*Rocco Giordano*]

LOGISTICA

3 **Considerazioni sulle politiche di RFI per il Nord-Ovest e la posizione degli Stati generali della logistica**
[*Rocco Giordano*]

5 **La sfida della logistica del Nord-Ovest si gioca tra porti e valichi**
[*Rino Canavese*]

7 **Top 25 della Supply Chain**
[*Giuseppe Mineo*]

TRASPORTO MARITTIMO & PORTI

14 **L'"Indice di Apgar" delle neonate Autorità di sistema portuale**
[*Luca Antonellini*, *Sandra Bini* e *Massimiliano Dumini*]

TERRITORIO & AMBIENTE

19 **Il ritorno della città: rigenerazione urbana e sviluppo economico**
[*Lorenzo Bellicini*]

LE INFRASTRUTTURE FONTE DI VITALITÀ ECONOMICA

RAM e il Ponte sullo Stretto cambieranno il volto del Paese

di **ROCCO GIORDANO**

Sul nostro tavolo di lavoro sono pervenuti il giorno 27 luglio due documenti.
Una brochure della RAM e un articolo di stampa che annuncia il rilancio da parte del Presidente del Consiglio del Ponte sullo Stretto.
Per RAM il piano operativo è così sintetizzabile. Rete Autostrade Mediterranee (RAM) nasce con l'obiettivo di attuare il Programma Nazionale delle Autostrade del Mare all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con specifico riferimento al Corridoio trasversale Motorways of the Sea (MoS).
L'obiettivo principale è sviluppare le reti di trasporto marittime e valorizzare l'apporto strategico che esse sono in grado di fornire al sistema di collegamenti dell'area Euromediterranea e alla catena logistica door to door.
Apporto strategico che sarà ancora più rilevante se è vero quanto riportato dalla stampa, ma non ancora programmato e finanziato, o quanto meno impostato nel suo nuovo corso, in ordine al Ponte sullo Stretto. Siamo stati sempre convinti del ruolo strategico del Ponte soprattutto in una visione geo-politica.
Qualche anno fa, e precisamente all'indomani del primo mandato di Barack Obama, scrivemmo che in futuro l'economia globale giocava una partita impegnativa sul continente africano. Lo hanno capito i cinesi che ormai hanno interessi economici vasti e diffusi in Africa; lo hanno capito in ritardo gli americani i quali hanno manifestato interessi sul piano strategico, ma non sul piano economico.
Il Ponte sullo Stretto in questa visione geo-politica ormai tracciata e definita, acquista un ruolo strategico, così come possono assumerlo in futuro la Sicilia e la Calabria.
RAM in questo contesto è stata la prima struttura istituzionale a lanciare i corridoi euromediterranei nel quadro dei corridoi TEN-T.
La Rete TEN-T, suddivisa in una rete "core" e una "comprehnsive", è finanziata prevalentemente dal Programma Connecting Europe Facility 2014-2020 (CEF) ed è finalizzata a creare un sistema di trasporto europeo competitivo, intermodale e sostenibile.
Il bacino del Mediterraneo ha un ruolo strategico all'interno della rete dei trasporti europea, consentendo la connessione dei corridoi TEN-T con la Rete Trans-Mediterranea dei Trasporti (TMN-T). L'Italia e i suoi porti giocano un ruolo chiave nella promozione delle Autostrade del Mare come modalità di trasporto efficiente e sostenibile, risultando leader a livello europeo sia in termini di flotta navale che del relativo traffico Ro-Ro, Ro-Pax e Ro-La.
RAM, proprio nella qualità di Ufficio Nazionale per la Promozione dello Short Sea Shipping in Italia (SPC-Italy), è impegnata a sostenere la navigazione a corto raggio nell'area Euromediterranea quale strumento strategico per incrementarne la competitività, la coesione e lo sviluppo, in particolar modo attraverso l'implementazione di nuovi servizi marittimi verso mercati emergenti, tra cui il Mar Nero e il Golfo Persico.
A questo quadro di riferimento per le strategie marittime occorre associare una rinnovata politica di pianificazione e programmazione dei trasporti e logistica che passa irreversibilmente attraverso una funzionalizzazione dell'economia del territorio nazionale, che può essere prima strategica e poi istituzionale.
Siamo sempre più convinti che occorre abbandonare la logica dei comuni ed operare attraverso la aggregazione delle regioni, sia per le infrastrutture che per i servizi con qualche correttivo rispetto a quanto avevamo lanciato qualche anno fa e che può essere così schematizzato: Macroarea del Nord-Ovest, Piemonte-Liguria-Lombardia-Val d'Aosta; Macroarea del Nord-Est, Trentino Alto Adige-Veneto-Friuli Venezia Giulia; Area Centro Settentrionale, Toscana-Emilia-Romagna; Area Centrale, Lazio-Umbria-Marche-Sardegna; Area Tirrenica Sud, Campania-Basilicata; Area Adriatica Sud, Molise-Puglia; Area Meridionale, Calabria-Sicilia.
Solo in questo modo possiamo giustificare ed attuare una vera riforma istituzionale oltre che della portualità.
Per questo accanto a RAM auspichiamo una politica strategica FS-ANAS capace di ridisegnare le reti, così come Sistemi urbani di FS, per il riordino dei nodi ferroviari e non solo dell'Alta velocità. ●

Rocco Giordano
rocgior@libero.it

LA LOGISTICA. CENERENTOLA DEL NORD-OVEST

Considerazioni sulle politiche di RFI per il Nord-Ovest e la posizione degli Stati generali della logistica

di **ROCCO GIORDANO**

L'analisi dello stato attuale dei trasporti e logistica del Nord-Ovest prospettata nell'incontro di Novara dell'8-9 aprile sono le stesse cui è pervenuto lo studio ISTIEE che non ha trovato riscontro positivo da parte di RFI. Risultati che possiamo così riassumere:

- Il sistema portuale ligure allo stato attuale, per i collegamenti retroportuali, ha una propensione solo di livello nazionale.
- Il sistema ferroviario di raccordo tra il sistema portuale e quello dei corridoi europei non è attrezzato per treni di caratteristiche europee.
- Transit time lato terra dei container, dai porti alle destinazioni finali, è generalmente più alto se raffrontato, a parità di percorrenze, con quello dei porti nord europei.

Queste condizioni operative hanno determinato una marginalità del nostro sistema logistico che non riesce ad attrezzarsi quale punto terminale di una catena logistica gestita da operatori italiani.

La gestione dell'ultimo miglio soprattutto sulle relazioni internazionali ormai è a tutto vantaggio di operatori esteri che dai porti del Nord Europa, via mare e via ferrovia raggiungono le destinazioni finali dei carichi, sulle direttrici transeuropee.

Quale può essere un possibile scenario evolutivo?

I punti di forza di un nuovo scenario oltre che il progetto portuale di Savona è individuato da più con il Terzo valico di Giovi.

Nello studio ISTIEE, nelle tesi dei diversi scenari di sviluppo, si legge:

Il valico di Giovi collegato a sud con gli impianti ferroviari del nodo di Genova (impianti ferroviari del nodo di Voltri e del Porto Storico di Genova), ed a nord, nella piana di Novi Ligure, con le linee esistenti Genova-Torino (per i flussi di traffico in direzione Torino e Novara-Sempione) ed alla linea Tortona-Piacenza (per il traffico in direzione Milano San Gottardo), unitamente al potenziamento delle strutture portuali soprattutto di Genova, garantirà una adeguata retroportualità ed aumenterà la competitività del mediterraneo rispetto al Mare del Nord. infatti tutte le strutture poste lungo il corridoio Genova Rotterdam vedranno un notevole incremento di traffici anche in una prospettiva di completamento del progetto AlpTransit in Svizzera lungo gli assi del San Gottardo e del Lötschberg. A questo scenario si affiancherà il pieno utilizzo intermodale dell'asse Mediterraneo Torino Trieste.

Le ipotesi di sviluppo sono argomentate nella considerazione che:

In assenza di una domanda adeguata al pari di quella dei porti del nord Europa bisogna concentrare grandi volumi di merce, in modo rapido in alcuni impianti strategici, e poi da quei punti ripartire con una distribuzione ferroviaria concentrata su relazioni chiave sotto il vincolo del riempimento dei treni. In questo scenario è conveniente utilizzare le linee ferroviarie tra il sistema portuale e quello logistico ovvero le linee esistenti meno trafficate e con bassi pedaggi (quindi a minor costo).

Si intuisce che per il traffico merci, rispetto alla politica di RFI e delle Autorità portuali, viene considerato prioritario definire, in una logica di sistema gli interventi di potenziamento del retro banchina nella prospettiva di comporre treni a standard europei nei nodi retroportuali da ottimizzare lungo la rete di connessione tra il porto ed il territorio di riferimento. È possibile giustificare il terzo valico con ipotesi di scenari tutto merci come ha pensato di fare RFI nella ipotesi di studio citata prevalente la formazione di treni completi dai porti.

A nostro avviso non esiste una domanda localizzata in un singolo terminal portuale che abbia una potenzialità tale da giustificare l'utilizzo di più treno blocco da 750 ml.

Il terzo valico resta fondamentale e di grande evidenza per la connessione della rete Milano-Torino-Genova per il traffico viaggiatori, liberando tracce ferroviarie e capacità delle reti per il traffico merci.

Il terzo valico resta fondamentale per la connessione Milano-Torino-Genova per il traffico viaggiatori

Occorre concentrare grandi volumi di merci per il servizio ferroviario internazionale

Come intervenire per acquisire maggiore competitività da parte dei porti italiani.

Un dato di fatto è che la dorsale Torino-Trieste oggi permette il passaggio di treni con sagoma P400 e per una lunghezza di 750 metri, sagoma europeae peso 2000 tonn. Questo determina che dal Nord Europa è raggiungibile dalla Svizzera e dall'Austria (dalla Francia con l'apertura della nuova TO-LI), mentre dai nostri porti **ci sono forti criticità di connessione.** A questo dato di fatto bisogna dare risposte certe in tempi brevi altrimenti si perdono le opportunità di aggancio ai mercati europei e le nostre grandi opere arriveranno quando il nuovo mercato sarà già consolidato a tutto vantaggio di operatori ferroviari e logistici esteri.

Ulteriore considerazione è che:

I treni lunghi 750 metri che si muovono dai porti del Nord Europa e che arrivano nei nostri terminali partono da strutture intermodali che accentrano traffico da più terminal; un singolo terminal non garantisce volumi giornalieri sufficienti per una singola destinazione.

Lo schema operativo è che occorre c**oncentrare grandi volumi di merce per il servizio ferroviario dai porti liguri**, creare cioè punti in cui concentrare, in modo rapido, la merce da più porti e se l'80% delle merci ha destinazione la Lombardia non si può pensare di puntare sulle linee ferroviarie per Cuneo!

È dai porti che è necessario attrezzare sistemi ferroviari che consentono con un accettabile fattore di riempimento dei treni per il lungo raggio.

Se questo è il quadro di riferimento, nessuno studio può giustificare la realizzazione di fasci di binari da 750 metri come si pensa di fare per il porto di Genova.

Oggi i nostri porti non servono il mercato svizzero o tedesco ma sono limitati al nostro mercato, quasi totalmente servito dalla gomma.

Le quote di traffico ferroviario sono esigue.

A questo punto occorre una via d'uscita capace di tracciare un rafforzamento del servizio ferroviario che permette di dare risposte all'inoltro verso gli altri mercati con la consapevolezza di operare su progetti che siano operativi nel 2018 o perderemo inesorabilmente quei mercati e continueremo a fare solo i terminali finali del nord Europa.

Occorre realizzare **una logica di sistema** che metta i servizi all'utenza a fattor comune cercando per il cliente il vestito più adatto, che nasce dal coordinamento di area in uno con la istituzione del "polo merci delle FS". Resta importante che ad analizzare i mercati vi siano figure professionali capaci di cogliere le esigenze degli operatori e non quelli della politica. ●

Rocco Giordano
rocgior@libero.it

***Rocco Giordano**, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Costantinian University di Providence (Usa). Direttore della sede di Napoli e responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la Rivista Scientifica «Sistemi di Trasporto». Ha coordinato i lavori del Piano Nazionale della Logistica e del Patto della Logistica, anno 2005. Presidente del Comitato Scientifico del Piano della Logistica 2012-2020.*

UNA TESI DI BUON SENSO

La sfida della logistica del Nord-Ovest si gioca tra porti e valichi

di **RINO CANAVESE**

Il tema della logistica può essere declinato in vari modi; da anni piani e studi molto approfonditi ci hanno detto quello che bisognerebbe fare; i piani nazionali in molti casi hanno disegnato scenari di sviluppo molto lontani dalla realtà dei mercati, le loro dinamiche infatti non tengono quasi mai conto delle programmazioni degli operatori che rispondono alle esigenze dei mercati.

Abbiamo sempre analizzato il nostro sistema come un insieme di pezzi singoli a disposizione di altri, abbiamo aspettato i clienti e non siamo andati a cercarli, né abbiamo cercato di capire le cose di cui hanno bisogno.

Abbiamo spesso fatto scelte o esclusivamente immobiliari o abbiamo cercato di crescere con guerre di tariffe al ribasso puntando sulle politiche di sovvenzionamento pubblico nazionale, europeo, regionale.

Questo approccio ha prodotto risultati che sono sotto gli occhi di tutti.

Proviamo a ragionare adesso in termini diversi, guardando allo sviluppo di un sistema avendo la consapevolezza che il mercato può essere affrontato solo se ci presentiamo come una regione economica che sostiene la sua industria e guarda alla logistica come ad un fatto industriale che produce reddito ed occupazione; reddito e occupazione che possiamo far crescere vista la nostra capacità a raggiungere i mercati.

Le Regioni del Nord-Ovest in particolare ed il Governo che hanno dimostrato una rinnovata sensibilità verso il comparto della movimentazione delle merci e della logistica, saranno vincenti se:

- sapranno individuare priorità compatibili con tempi di risposta adeguati ai cambiamenti che abbiamo davanti;
- saranno attenti a valorizzare innanzitutto l'esistente per renderlo da subito operativo, intervenendo sulle strutture ferroviarie che possono essere rese funzionali con risorse e tempi limitati (dorsale Alessandria-Torino, dorsale Novi-Milano) in attesa che si sviluppino le grandi opere (che altrimenti arriveranno in un mercato ormai perduto, vanificando lo sforzo economico per la loro realizzazione);
- aiuteranno lo sviluppo dei terminali con nuove strutture logistiche per il trattamento delle merci superando situazioni locali di blocco dettate spesso solo da convenienze di politica locale.

Solo in questi termini si potrà davvero realizzare la previsione che determinate APM Terminals (Maersk) ha posto alla base dei nuovi investimenti del nostro paese, in particolare sul sistema portuale ligure. Questo è necessario in termini di programmazione, ma se guardiamo i nostri porti e facciamo un confronto con quanto si realizza nei porti del Nord Europa non troviamo le stesse possibilità di connessione. Le nostre strutture ferroviarie hanno minor capacità sia in termini di lunghezza che di peso trasportabile. E quindi difficile immaginare di servire i mercati contendibili. A questo problema dobbiamo dare nuove soluzioni e non possiamo immaginare di mantenere gli stessi modelli operativi.

I treni lunghi 750 metri che si muovono dai porti del Nord Europa e che arrivano nei nostri terminali partono da strutture intermodali che accentrano traffico da più terminal (es. Rotterdam ha 12 terminal containers); in un singolo terminal difficilmente si hanno volumi giornalieri sufficienti per una singola destinazione; la funzione di concentrare grandi volumi di merce può essere (e in parte già è) lo schema su cui impostare il servizio ferroviario dai porti liguri, creare cioè punti in cui concentrare, in modo rapido, la merce da più porti (esempio i porti Liguri su Rivalta o Milano Smistamento) e poi da quei punti partire con una distribuzione ferroviaria a lungo raggio, garantendo così un accettabile fattore di riempimento del treno.

In un singolo terminal è difficile che si hanno i volumi giornalieri sufficienti per una sola destinazione

Questo approccio verso l'UO della modalità ferroviaria sui punti di accentramento prevede che si uniscano le funzioni della manovre portuali con quelle di un navettamento ai centri inland, rendendo questa operazione competitiva anche da un punto di vista economico meglio se poi tutte le operazioni doganali possono essere svolte in quei centri. In questa logica se si utilizzano le linee esistenti meno trafficate (quindi a minor costo) e se si gestisce il sistema in modo imprenditoriale, con imprese ferroviarie snelle perché orientate al solo navettamento, con treni corti ma con una sola macchina e mute dedicate e moderne (80 piedi, carri ribassati), si può davvero sperare in una nuova fase di sviluppo.

Basta saper leggere i numeri per comprendere che il nostro sistema logistico dipende dal Nord Europa

Opportunità dei porti

Il tema che però dobbiamo affrontare è quello legato ai mercati che serviamo, in altri termini oggi dai nostri porti non si servono i mercati svizzeri o tedeschi ma ci limitiamo al nostro mercato, con uso quasi esclusivo della gomma.

Questo non genera opportunità; i grandi distributori non pensano al nostro paese per servire il mercato del Sud Europa, preferiscono concentrare su Anversa e Rotterdam e poi accettano un percorso nettamente più lungo per arrivare alle destinazioni finali. In questo noi siamo il punto terminale di una catena logistica pensate ed organizzate da altri. Il fattore economico ed il fattore tempo oggi sono ancora sfavorevoli in Italia per essere competitivi.

Possiamo invertire questa tendenza? e con quali strumenti?

I fattori attraverso cui passano le nuove opportunità siano:

- Un rafforzamento del servizio ferroviario esistente che permette, senza aspettare i tempi incerti delle grandi opere, di creare ponti all'inoltro verso gli altri mercati. Questo sarà possibile con una scelta delle priorità che punta al 2018. Se per quella data non saremmo intervenuti sulle strutture esistenti quei mercati che oggi sono contendibili saranno persi in un modo irreversibile. Continueremo a fare solo i terminali del Nord Europa.
- Una logica di sistema che metta i servizi all'utenza a fattore comune cercando cliente per cliente il vestito più adatto, senza preoccuparsi di chi lo confeziona. L'importante è che il vestito risponda alle esigenze del cliente e lo fidelizzi sul sistema.

Basta sapere leggere i numeri per comprendere come il nostro sistema logistico dipende in gran parte dai traffici provenienti all'area Nord Europa e che oggi non è servita dalla nostra portualità se non in modo marginale.

Oggi sono in atto grandi fenomeni di cambiamento che rappresenteranno per il nostro sistema dei trasporti o una grande opportunità o un ulteriore marginalizzazione:

- è ormai evidente nel mondo dello shipping lo spostamento dei flussi di merce sui vettori marittimi di grandi dimensioni (il 62% dei volumi dal far-east si muove oggi su navi con capacità di carico superiore ai 12.500 TEU); questo pone la questione della capacità fisica dei nostri porti nel ricevere e servire quel tipo di navi, ma soprattutto dei nostri servizi a fare uscire la nave dal porto;
- la prossima apertura dei tunnel ferroviari del Gottardo e del Ceneri fanno prevedere una grande permeabilità del nostro sistema di inoltro delle merci verso i mercati sud europei con un forte incremento giornaliero delle disponibilità di tracce (fenomeno che interesserà in modo preponderante il mercato del Nord-Ovest);
- il potenziamento del Brennero con i collegamenti verso Austria e Germania;
- un sempre più significativo flusso di merci dall'est, sia via mare (mercato dalla Turchia su Trieste) sia via terra attraverso i valichi terrestri (oggi solo dal varco di Fernetti passano 500.000 unità/anno); dal mese di aprile entra in servizio il collegamento intermodale tra Trieste e Novara. ●

Rino Canavese
canavese.rino@gmail.com

Rino Canavese *vice Presidente CIM Novara (Gruppo Gavio), già Presidente dell'Autorità portuale di Savona.*

LE CLASSIFICHE DI GARTNER PER IL 2016

Top 25 della Supply Chain

di **GIUSEPPE MINEO**

Leader mondiale nella supply chain è Unilever che occupa il primo posto nella classifica dei Top 25 nel mondo, mentre Apple e P&G si confermano assoluti fuoriclasse, appaiati in un'altra categoria di merito. I vincitori sono stati presentati pochi mesi fa al Gartner Supply Chain Executive Conference di Phoenix.

Gartner Inc. ha di recente presentato i risultati della sua classifica annuale "**Supply Chain Top 25**", individuando i leader mondiali della supply chain e mettendo in evidenza le loro best practices. Gli analisti hanno annunciato i risultati della ricerca alla Gartner Supply Chain Executive Conference, che si è tenuta in maggio al JW Marriott Desert Ridge Resort & Spa di Phoenix, in Arizona.

"Il 2016 segna il 12° anno della nostra classifica annuale Supply Chain Top 25", ha dichiarato Stan Aronow, vicepresidente del settore ricerca di Gartner. "In questa edizione, ritroviamo diversi leader di vecchia data con moderni modelli operativi e nuovi ingressi in elenco provenienti dai settori high-tech, industriale, chimico, auto e life sciences". Quest'anno, per la prima volta, Unilever si trova in cima alla classifica, seguito da McDonald's, Amazon, Intel e H&M, nuovo arrivato tra i primi cinque (vedi la tabella). Cinque nuove società entrano nella Supply Chain Top 25 del 2016: sono Schneider Electric, BASF e BMW che si aggiungono alla lista per la prima volta, mentre HP e GlaxoSmithKline rientrano in elenco dopo diversi anni.

Un trattamento differenziato meritano Apple e P&G che hanno continuato a qualificarsi per la categoria Masters, introdotta da Gartner nel 2015 per riconoscere la assoluta leadership della loro supply chain consolidata nel corso degli ultimi 10 anni. Anche se questa categoria è di fatto separata dall'elenco delle Top 25, queste aziende continuano ad essere valutate come parte integrante dello studio di ricerca condotto annualmente dagli analisti della Gartner. Apple conferma il suo successo offrendo piattaforme basate sugli ecosistemi dei partner, costruite per soddisfare al meglio le esigenze della clientela. Per il futuro di Apple e della sua supply chain bisognerà vedere se sarà in grado di fornire e mantenere, anche dopo le prossime grandi innovazioni, il ritmo di fatturato e di utili registrato negli ultimi dieci anni. Invece P&G, per gran parte dei suoi prodotti, sta lavorando su un programma di sincronizzazione end-to-end. Ogni anello della filiera opera in base alla cadenza giornaliera di consumo, in alcuni casi innescati dalla stessa domanda di scaffale. Il team della supply chain porta in dono al sistema, innovativi riferimenti su dati e analisi di consumo, utili quindi all'intero processo, con l'obiettivo finale di aumentare il valore che ogni SKU (stock keep ingunit)può apportare al gruppo.

La supply chain oggi è a vantaggio di grandi gruppi internazionali

Insieme alla categoria Master, la Supply Chain Top 25 continua ad offrire una piattaforma molto interessante per svolgere approfondimenti, aggiornamenti e confronti sul tema, fornendo un contributo molto interessante derivante dalla crescente influenza che le migliori pratiche di supply chain hanno senza dubbio e sempre di più sull'economia globale.

Tabella 1. Supply Chain Top 25 per il 2016.

POS.	SOCIETÀ	PARERE DEGLI OPERATORI[1] (185 VOTANTI) (25%)	PARERE DI GARTNER[1] (38 ELETTORI) (25%)	ROA PONDERATO SU 3 ANNI[2] (20%)	INDICE DI ROTAZIONE DELLE SCORTE[3] (10%)	CRESCITA DEI RICAVI PONDERATA SU 3 ANNI[4] (10%)	PUNTEGGIO DELLA COMPONENTE CSR[5] (10%)	PUNTEGGIO COMPOSITO[6]
1	Unilever	1841	632	10,8%	6.9	3,6%	10.00	5.84
2	McDonald's	1754	493	13,2%	156.0	-4,0%	3.00	5.54
3	Amazon	3356	582	0,5%	8.4	20,4%	0.00	5.34
4	Intel	1112	496	11,4%	4.3	1,1%	9.00	4.62
5	H&M	833	189	25,3%	3.5	16,3%	9.00	4.50
6	Inditex	1212	283	16,7%	3.9	11,2%	9.00	4.42
7	Cisco Systems	1158	510	8,2%	11.2	2,3%	5.00	4.21
8	Samsung Electronics	1313	303	8,6%	14.8	-2,4%	9.00	3.95
9	The Coca-Cola Co.	1459	253	8,3%	5.7	-2,9%	9.00	3.69
10	Nestlé	1251	257	8,9%	5.2	-1,1%	10.00	3.68
11	Nike	1393	205	14,7%	3.9	9,7%	4.00	3.58
12	Starbucks	1069	188	16,9%	6.8	13,8%	4.00	3.55
13	Colgate-Palmolive	880	323	15,1%	5.2	-3,5%	3.00	3.43
14	3M	784	163	15,0%	4.2	-0.9%	9.00	3.30

15	PepsiCo	931	347	8,5%	8.6	-2,3%	4.00	3.23
16	Walmart	1512	232	7,9%	7.7	0,6%	3.00	3.06
17	HP	390	266	4,6%	12.1	-5,2%	10.00	2.87
18	Schneider Electric	392	259	4,3%	5.1	4,9%	10.00	2.80
19	L'Oréal	888	159	11,4%	3.0	7,0%	4.00	2.70
20	BASF	492	199	6,5%	5.0	-2,0%	10.00	2.70
21	Johnson & Johnson	950	165	11,6%	2.6	-0.4%	4.00	2.65
22	BMW	778	128	3,8%	6.0	8,8%	10.00	2.61
23	GlaxoSmithKline	361	98	12,6%	1.9	-1,9%	9.00	2.51
24	Kimberly-Clark	634	240	9,0%	6.3	-2.5%	3.00	2.48
25	Lenovo Group	508	217	3,6%	13.3	17,0%	4.00	2.43

Note

[1] **Parere di Gartner e Parere degli operatori:** Sulla base dell'ordine di classifica di ogni valutazione nei confronti della definizione di "orchestratore DDVN".
[2] **ROA: Return on assets** ((Utile netto 2015 / totale attivo 2015) * 50%) + ((Utile netto 2014 / totale attivo 2014) * 30%) + ((Utile netto 2013 / totale attivo 2013) * 20%).
[3] **Rotazione delle scorte**: costo del venduto 2015 / inventario medio trimestrale 2015.
[4] **Crescita dei ricavi:** ((variazione dei ricavi 2015-2014) * 50%) + ((variazione dei ricavi 2014-2013) * 30%) + ((variazione dei ricavi 2013-2012) * 20%).
[5] **Componente Punteggio CSR:** Indice di responsabilità sociale d'impresa per terzi sulle misure diimpegno, trasparenza e prestazioni.
[6] **Punteggio complessivo:** (Parere Operatori * 25%) + (Parere GartnerResearch * 25%) + (ROA * 20%) + (rotazioni delle scorte * 10%) + (crescita dei ricavi * 10%) + (CSR * 10%).

Fonte: Studio Gartner.

La centralità del cliente resta fondamentale. Prima si produceva per il mercato oggi il mercato (il cliente) stabilisce quanto e cosa produrre

Sono stati utilizzati i dati 2015, ove disponibili. Dove non disponibili, si sono utilizzati gli ultimi dati disponibili per l'intero anno. Tutti i dati grezzi sono stati normalizzati ad una scala di 10 punti prima del calcolo composito.

Le novità emerse dallo studio

In forza del fatto che la creazione di una filiera etica e sostenibile è ormai un aspetto fondamentale della leadership, Gartner ha inserito nella valutazione di quest'anno una misura quantitativa della Responsabilità Sociale delle imprese (CSR). La Corporate Social Responsibility è una delle tre tendenze distintive evidenziate per i leader della supply chain nel 2016.

1. Integrazione con i partner orientata al cliente

La ricerca sulla supply chain condotta da Gartner è centrata sul concetto di gestione di un **network di valore demand-driven** (DDVN). Mentre la centralità del cliente è una naturale estensione del DDVN, nel corso dello scorso anno, alcune aziende hanno enfatizzato ciò che questo può significare. Più in generale, è emerso come il business digitale sia un fattore chiave per una più stretta integrazione tra catene del valore. "Aziende leader di processo ed industrie manifatturiere, per esempio, non stanno soltanto ottenendo un migliore approccio all'interno della propria produzione e per la gestione delle reti di trasporto e distribuzione, ma stanno inoltre integrando questa stessa visione con dati simili provenienti dai partner a monte", ha detto Aronow. "Questo consente una visione globale per la fornitura ai clienti e la capacità di percepire e rispondere a potenziali inefficienze prima di quanto si potesse fare in passato".

2. L'adozione di Analisi Avanzate

Un'altra tendenza per i leader delle supply chain si evidenzia nell'uso di **analisi avanzate**, utili ad aiutare la gestione di più fasi delprocesso, fino a coprire l'intera catena di fornitura end-to-end. Alcune aziende legate ai prodotti di consumo hanno raggiunto obiettivi di autorifornimento degli scaffali in base ai segnali provenienti da sensori intelligenti connessi a Internet incorporati nei prodotti presenti nelle case dei consumatori. I dati acquisiti attraverso questi processi vengono utilizzati sia al finedi migliorare le previsioni della domanda, basandosi quindi sulreale utilizzo, sia come informazioni utili per le fasi di progettazione di nuovi prodotti pronti ad entrare nel circuito fi vendita. In ogni caso, il valore di queste società risiede inspeciali algoritmi che riescono a convertire una grande mole di dati puntuali disparati in importanti informazioni operative.

3. Crescente enfasi sulla Responsabilità Sociale delle imprese

La realizzazione di catene di fornitura socialmente responsabili si allinea con ciò che gli investitori, i clienti, i dipendenti e il pubblico in generale si aspettano da aziende moderne. "Gli investitori istituzionali tradizionali stanno prestando sempre maggiore attenzione agli indicatori di performance non finanziari di una società, tra i quali spicca la gestione dei fattori di governance ambientale e sociale (ESG)" ha dichiarato Aronow. "I dirigenti della supply chain devono aspettarsi di avere un ruolo sempre più importante nelle relazioni con gli investitori della loro azienda proprio in forza del fatto che questi stessi soggetti chiedono una maggiore consapevolezza sulle problematiche ESG".

Alcune note sul metodo di ricerca per la Supply Chain Top 25 di Gartner

Le classifiche Supply Chain Top 25 sono costruite in base a due componenti principali: prestazioni sul business e di opinione. L'andamento economico espresso tramite dati finanziari pubblici e gli indici CSR fornisce una prospettiva sul modo in cui le aziende hanno operato nel recente passato; la componente di opinione offre invece uno sguardo al futuro potenziale delle società e ne riflette la leadership all'interno della comunità della supply chain. Dalla combinazione di queste due diverse componenti si ottiene un punteggio composito complessivo che ne esprime il valore e la posizione in classifica. Gli analisti Gartner partono da un primo elencodi aziende tratto da una combinazione dei dati forniti da Fortune Global 500 e Forbes Global 2000. Nel tentativo di mantenere un elenco gestibile e in linea con la crescita che queste aziende hanno sperimentato, nel 2015 la soglia di reddito è stata fissata a $ 12 miliardi, rispetto ai $ 10 miliardi precedenti.

A proposito di Gartner e dell'evento Gartner Supply Chain Executive Conference

Gli analisti hanno discusso sul futuro del settore in occasione della Gartner Supply Chain Executive Conference, tenutasi lo scorso maggio a Phoenix. L'incontro si terrà nuovamente a Londra anche il prossimo mese di settembre. GartnerInc. è una società di consulenza e ricerca che si occupa di Information Technology su scala mondiale, offrendo tecnologie e analisi avanzate utili per i processi di gestione e decisionali. Dal CIO e aimassimi responsabili IT in aziende e agenzie governative, ai business leader in aziende high-tech etelecomunicazioni e in società di servizi professionali, cosi come per gli investitori, Gartner è partner di circa 10.000 aziende sparse in tutto il mondo. Attraverso le risorse di GartnerResearch, GartnerExecutive Programs, GartnerConsultinge GartnerEvents, Gartner collabora con il cliente su ricerca, analisi e studio di attività di IT nel contesto di ogni specifica competenza. Fondata nel 1979, Gartner ha sede a Stamford, nel Connecticut (USA), conta 7.900 soci, tra cui più di 1.700 analisti e consulenti, e clienti in più di 90 paesi.

Fonte: Gartner (maggio 2016)

Introdotti i tre principali elementi di innovazione dello studio possiamo approfondire adesso, nel dettaglio, quali sono gli aspetti di gestione della supply chain più attuali e significativi nel 2016, per ognuno dei colossi presenti nella classifica di quest'anno, prendendo in considerazione e riportando le indicazioni fornite dalla recente analisi compiuta da Dave Blanchard sui dati presentati da Gartner.

Ne emerge un quadro complessivo molto interessante ed in linea con quanto potevamo presupporre e, allo stesso tempo, ci conferma come sia utile e fondamentale anche in Italia conoscere, approfondire e metabolizzare tanti concetti innovativi di gestione, ormai già consolidati in gran parte del mondo industrializzato. Concetti come collaborazione orizzontale e verticale, integrazione di processi, Big Data e Analisi Avanzate, sincronizzazione, Control Tower o Cockpit, Lean e Internet of things, sostenibilità e responsabilità sociale, Cloud, e-commerce e realtà aumentata sono aspetti che ormai modificano di fatto il valore e il peso specifico di ogni Supply Chain all'interno di qualsiasi attività produttiva o commerciale.

Questo sguardo rivolto alle migliori aziende del mondo, attraverso la classifica delle prime 25 (più 2) Supply Chain del 2016, utile per scoprire cosa fanno o cosa stanno cercando di fare per migliorare ed eccellere nella gestione delle loro catene di approvvigionamento globali, conferma una volta di più che gli elementi predominanti della nuova Supply Chain 4.0, già oggi non sono più solo un "utile corollario" al sistema produttivo-industriale, secondo l'approccio tradizionale dell'industria italiana, ma determinano anzi elementi fondamentali di sviluppo e di innovazione per il presente ed il futuro di ogni azienda, capaci di intervenire, modificare e migliorare, come dovrebbe essere da letteratura in un corretto sistema retroazionato, l'intero processo di produzione.

Apple

Apple è rimasta in cima alla classifica Top 25 così a lungo che Gartner ha deciso di creare una nuova categoria "ad hoc" denominata "Supply Chain Master" (in cui troviamo anche P&G), apportando così un po' di movimento nella parte alta della classifica. Interessante vedere, per una volta, come lo status di Apple quale incontrastato capofila della Supply Chain sembra essere, se non proprio minacciato, almeno messo in discussione per il futuro: la società di high-tech sembra essere entrata in una nuova fase caratterizzata da una piccola crisi di identità, per il tanto discusso sviluppo di un'automobile Apple che potrà generare una sonora debacle o un nuovo inaspettato successo. Apple, intanto, continua a fare affidamento sulla validità della sua supply chain per distribuire gadget di consumo e prodotti digitali in numeri davvero considerevoli.

Apple rimasta troppo a lungo in cima alla classifica ha indotto la modifica dei criteri

I profili tracciati per ciascun gruppo ci danno qualche informazione in più sul "comportamento" per il cliente

0. Procter&Gamble

Il gigante dei beni di consumo confezionati Procter & Gamble, come Apple, non rientra più tra le aziende Top 25dopo aver raggiunto di diritto lo status di Supply Chain Master, visto che ormai vanta un posto nel pantheon della supply chain per capacità e operatività espressa. Se non vi siete mai chiesti come ha fatto P&G a diventare così efficiente nell'incrociare i propri prodotti con la domanda di consumo, basta sapere che la società incorpora dei sensori in alcuni dei suoi prodotti (spazzolini da denti, deodoranti, ecc.), e trasferisce questi dati, legati all'utilizzo del consumatore, ai teams di vendita e di progettazione.

1. Unilever

La domanda è: come ha fatto Unilever a raggiungere il primo posto della classifica Top 25 di quest'anno? Se si scava nei commenti, si nota come gli stessi analisti di Gartnersono rimasti molto più colpiti dalla Unilever che da qualsiasi altra società. Gli altri elettori e colleghi"alla pari", sono rimastisicuramente più colpiti da Amazon (che ha ottenuto 3.356 punti) che da Unilever (secondo e molto distante a 1.841 punti). Tuttavia, Unilever ha registrato un 10 pieno sul valore relativo alla responsabilità sociale aziendale, nuova categoria appena introdotta da Gartner, un settore in cui l'azienda ha puntato chiaramente per imporsi come leader, con importanti obiettivi di sostenibilità. Unilever ha anche investito molto nei centri operativi regionali che consentono un processo al cliente order-to-cash e significativi risparmi sui costi.

2. McDonald's

Probabilmente non è corretto confrontare i dati di McDonald's nella rotazione delle scorte con gli altri membri della Top 25; con un punteggio di 156,0, il concorrente successivo più vicino al rivenditore di hamburger è Samsung con 14,8. È un po' una sorpresa vedere McDonald'sal 2° posto della classifica, visto con quale frequenza l'azienda è stata definita dalla stampa come superata e non più in contatto con la generazione del millennio, ormai interessata più ai cibi di provenienza locale "farm-to-fork" rispetto ai prodotti in serie quali "hamburger e patatine fritte" servite da McDonald's. Ma la società ha saputo sfruttare la catena di approvvigionamento per espandere il suo menu giornaliero includendo anche prodotti per la colazione, cosi come rimane un elemento chiave di differenziazione anche la collaborazione con i fornitori.

3. Amazon

Gartner omette dall'elenco dei Top 25 sia le compagnie aeree che i corrieri espressi e le compagnie di navigazione, il che porta ad una ovvia domanda: si potrebbe pensare di eliminare il rivenditore online Amazon da questa classifica? Dopo tutto, Amazon è già registrato come spedizioniere marittimo, possiede il 30% di una compagnia aerea cargo ed è interessato ad acquistare un intero aeroporto in Germania, ad offrire un servizio di consegna flessibile simile ad Uber, e sta sviluppando le infrastrutture adatte per consentire la consegna con droni. Molti hanno ipotizzato che Amazon, a tutti gli effetti, è già più una società di logistica che un rivenditore. Sia come sia, non si può negare che Amazon abbia una delle catene di fornitura più importanti, e predominanti, di tutto il mondo. Il nuovo concetto di gestione dei prodotti secondo l'idea di caos controllato, sarà di sicuro oggetto di studio e di approfondimento in futuro.

4. Intel

Alla fine dello scorso anno il produttore di chip Intel ha completato un accordo per acquisire il rivale Altera; ciò occuperà gran parte della strategia operativa di quest'anno mentre continuerà ad espandersi su nuovi mercati. Inoltre, la supply chain di Intel sta servendo come banco di prova per i nuovi prodotti sviluppati dalla divisione Internet of things, come sottolineano gli analisti di Gartner; l'obiettivo è quello di migliorare l'analisi sia delle consegne in entrata che delle spedizioni in uscita.

5. H&M

H&M, rivenditore svedese di fast-fashion, ha costruito la reputazione della sua filiera sulla capacità di produrre l'80% dei prodotti attraverso un modello build-to-plan e il restante 20%, invece, da adattare ai cambiamenti di tendenze della moda, il che consente di passare dalla progettazione dei prodotti alla consegna in negozio in meno di tre settimane. Dalle analisi di Gartner si nota anche come il rivenditore si stia rapidamente espandendo nella rete di vendita, con 425 aperture previste per il 2016, in gran parte negli Stati Uniti e in Cina.

6. Inditex

Mentre il nome "Inditex" è in gran parte sconosciuto alla maggior parte dei consumatori, la società spagnola è meglio conosciuta per il suo marchio Zara, uno dei più popolari negozi di moda on-line. Il segreto del successo di Zara sta nella sua attenzione per analisi e Big Data, utili ad identificare e poi capitalizzare le attuali tendenze del design e della moda, converten-

do i feedback verbali della clientela in prodotti finiti in un lasso di tempo di go-to-market molto più breve rispetto ai tradizionali rivenditori di moda.

7. Cisco Systems

Cisco Systems non solo vende il suo concetto di Internet delle cose, ma lo usa internamente come risorsa, in particolare per migliorare la qualità del prodotto e nell'efficienza energetica. Gli analisti di Gartner fanno notare come l'azienda produttrice di apparecchiature di rete abbia sviluppato una piattaforma di collaborazione condivisa con i fornitori basata sul cloud che fornisce una visione completa della domanda in tutta la catena di fornitura. L'azienda sta inoltre utilizzando nei propri magazzini tecnologie molto avanzate, come la telematica e la realtà aumentata, per migliorarne l'efficienza.

8. Samsung Electronics

Samsung Electronics sta usando la sua valida supply chain per ampliare l'offerta in categorie di prodotti business-based come ricettività, sanità, finanza e trasporti, come spiegano gli analisti di Gartner, nel tentativo di differenziare i propri prodotti da quella dei principali rivali come Apple. Samsung si impegna anche a migliorare la sua collaborazione con i clienti utilizzando i dispositivi connessi, per conoscere al meglio il comportamento degli utenti.

9. Coca-Cola

Il gigante del settore beverage Coca-Cola si è posto l'ambizioso obiettivo di recuperare il 100% dell'acqua utilizzata nel processo di produzione entro il 2020, anche se non è ancora chiaro se ciò produrrà un impatto significativo. Questo rappresenta un obiettivo di sostenibilità che segna certamente un passo nella giusta direzione, ma non rappresenta ancora un punto di svolta per la filiera. Inoltre, gli analisti di Gartner applaudono all'obiettivo della Coca-Cola di ridurre la sua "impronta di carbonio", così come evidenziano gli innovativi sistemi intelligenti di consegna "freestyle" della società, in grado di cucire soluzioni di supply chain per singolo mercato o segmento.

10. Nestlé

A volte si può pensare ad uno scollamento tra i primi 25 in classifica e le effettive prestazioni di una società nel corso dell'ultimo anno. La comparsa di Nestlé nella top 10 e l'affermazione di Gartner che ha assegnato all'azienda un perfetto 10 su 10 per la responsabilità sociale di impresa, di certo è una di queste anomalie, visto che uno dei fornitori per la sua divisione alimentare Purina gatto, è stato accusato di utilizzare del lavoro irregolare. La società ha speso gran parte del 2015 cercando di schivare i reclami legati allo sfruttamento delle forniture di acqua in California durante una grave siccità locale. Sia come sia, gli analisti di Gartner sono rimasti colpiti dall'uso in Nestlé di analisi predittive per la pianificazione della domanda, nonché dalla crescita del business e-commerce dell'azienda.

11. Nike

Per la società di abbigliamento Nike, l'innovazione di prodotto è sempre stato un settore chiave per le sue iniziative di filiera, in particolare per quanto riguarda l'uso delle nuove tecnologie nei processi produttivi. Gli analisti di Gartner sottolineano come Nike abbia investito molto nelle sue capacità di progettazione della supply chain e nella gestione del ciclo di vita dei prodotti. Dal momento che l'azienda si affida a produttori in appalto, in gran parte nei paesi asiatici, Nike ha anche investito per avere una visione più ampia sull'intera supply chain, così come ha fatto nel merchandising per i propri clienti al dettaglio.

12. Starbucks

Starbucks non è mai stato solo caffè. Anche se l'azienda ha ora più di 20.000 sedi, opera ancora attraverso la sua supply chain con l'obiettivo di soddisfare ogni cliente abituale; ultimamente ciò ha portato Starbucks a sperimentare un nuovo modello logistico denominato "grembiule verde", che gli permette di consegnare a mano i propri prodotti per 12.000 impiegati occupati a New York presso l'Empire State Building. L'azienda ha anche sviluppato un'applicazione click-and-collect progettata per accelerare il processo di ordinazione per i consumatori. La società segue anche finalità rivolte ad un maggiore impegno sociale, sposando spesso numerose cause politiche (che di tanto in tanto, fallendo, suggeriscono a Starbucks di attenersi alla vendita di caffè).

I colossi della logistica si distinguono per qualche particolare ma non per le strategie generali

13. Colgate-Palmolive

Colgate-Palmolive, azienda di prodotti di consumo confezionati, ha lavorato su più di 10.000 progetti focalizzati sulle opportunità di contenimento dei costi, per poi reinvestire il risparmio nuovamente in azienda. Secondo gli analisti di Gartner, la supply chain ha raggiunto si-

Le diverse tipologie di gruppi industriali e di servizi distinguono il quadro della logistica mondiale

gnificativi miglioramenti nella produttività delle SKU e ha implementato una torre di controllo della catena per migliorare la rilevazione della domanda, l'ottimizzazione delle scorte e la pianificazione della rete di alimentazione.

14. 3M

Il gruppo industriale 3M usa il termine "crescita efficiente" per descrivere il suo approccio della catena di fornitura che, secondo gli analisti di Gartner, si concentra su tre elementi: regionalizzare le sue catene di fornitura per ridurre la complessità, accelerare l'uso di tecnologie di impatto per creare prodotti sempre più innovativi, e l'allineamento della gestione di inventario con la sua piattaforma globale ERP.

15. PepsiCo

La rete di distribuzione di Pepsi Co opera quasi in tempo reale e supporta il marketing locale per consentire di indirizzare le campagne di vendita al dettaglio presso il negozio giusto al momento giusto. Gli sforzi della supply chain si sono concentrati ultimamente anche su una piattaforma di ottimizzazione del portfolio, con l'obiettivo di utilizzare l'analisi dei dati al fine di migliorare la redditività. Pepsi Co sta lanciando inoltre una piattaforma di pianificazione standardizzata per domanda e offerta, che può essere sfruttata sia per i mercati emergenti che per quelli maturi.

16. Walmart

Il gigante del retail Wal Martnon è secondo a nessuno se valutiamo l'impatto che le sue iniziative di filiera hanno avuto sul mondo, in particolare negli ultimi anni, soprattutto per l'impegno legato ad obiettivi di sostenibilità rivolto a tutta la sua base di fornitori. Il rivenditore prevede di utilizzare droni per controllare le scorte di magazzino e sta sviluppando un'applicazione per smartphone che ogni manager in-store può utilizzare in tempo reale per avvisare il personale addetto sulla gestione fisica degli scaffali. Walmart sta testando l'uso di servizi di trasporto a noleggio sullo stile di Uber o Lyft per la consegna dell'ultimo miglio. E, come fa notare Gartner, il rivenditore ha anche aumentato il suo approvvigionamento da imprese gestite da donne.

17. Hewlett-Packard

Il fornitore di high-tech Hewlett-Packard era apparso in classifica l'ultima volta nel 2012, poi assente per diversi anni, riappare nuovamente nel 2016, in forza della rinnovata attenzione alla previsione della domanda e ad unaperfetta evasione degli ordini, così come per i suoi sforzi quale protagonista nel nascente mercato della stampa 3D.HP sta inoltre utilizzando software di intelligenza artificiale per migliorare il suo ordine nei processi di realizzazione. L'azienda è nota anche per l'impegno volto ad eliminare il lavoro irregolare nella sua supply chain. Sarà interessante vedere la classifica di HP nel 2017, considerata la scissione della società in due entità a fine 2015: Gartner ne seguirà la scelta prendendo in considerazione HP Inc. (business su PC e stampanti) e Hewlett-Packard Enterprises (servizi) come due aziende diverse.

18. Schneider Electric

Specialista in energia e automazione Schneider Electric è un altro nuovo ingresso nella lista, e gli analisti di Gartner hanno individuato un significativo passaggio da una catena di fornitura decentralizzata ad una più strettamente allineata alle specifiche esigenze dei propri clienti. La rapida ascesa in classifica di Schneider è anche il risultato di iniziative Lean nelle operazioni di trasporto e stoccaggio, così come dell'attenzione per l'ottimizzazione della rete e per la puntualità delle consegne.

19. L'Oreal

Produttore francese di cosmetica, L'Oreal ha concentrato i suoi sforzi nel miglioramento della supply chain sulla previsione di domanda e sull'incontro tra domanda e offerta e, secondo gli analisti di Gartner, gli sforzi sono stati ripagati con un miglioramento del 2% dei livelli di servizio, mantenendo costante l'inventario. La società è anche ben considerata per il suo programma di gestione dei fornitori, così come per l'innovazione di prodotto.

20. BASF

Le aziende chimiche compaiono di rado nelle liste annuali Top 25 di Gartner, ma nel 2016 BASF dimostra di essere un'eccezione. Un'iniziativa che intriga gli analisti di Gartner è il progetto "faro" di BASF volto a digitalizzare le operazioni di logistica utilizzando analisi prescrittive che aiutano l'azienda nel suo quotidiano processo decisionale e di pianificazione strategica. La società guadagna un punteggio elevato anche per i suoi sforzi di sostenibilità, così come l'attenzione all'eccellenza nell'affidabilità di consegna.

21. Johnson & Johnson

Johnson & Johnson è riuscito a comparire ogni anno sulla lista di Gartner da quando è nata la classifica una dozzina di anni fa, pur avendo un passato piuttosto opaco, per il richiamo di prodotti e per altri incidenti lungo la catena di fornitura. Questo trend continua anche quest'anno: la società è premiata dagli analisti di Gartner per lo sviluppo di tecnologie digitali utili a migliorare la collaborazione con i fornitori mentre, allo stesso tempo, la società è sotto attacco e ha appena perso una causa per $ 55 milioni, per le responsabilità del talco come causa di cancro ovarico. L'uso di Internet delle Cose, serializzazione e tecnologie track-and-trace saranno senza dubbio utilizzati per difendere i prodotti contro altri attacchi legati agli effetti sulla salute.

22. BMW

Né Toyota né Ford si trovano nella Top 25 di quest'anno, ciò ha permesso ad un altro gruppo automobilistico di lusso come la tedesca BMW di comparire per la prima volta nella lista del 2016. Gli analisti di Gartner indicano lo sviluppo di un filtro come una singolare applicazione della supply chain che permette a BMW di identificare le specifiche della posizione ed i rischi specifici del prodotto e quindi utilizzare le informazioni ottenute come risorsa per fornitori nuovi ed esistenti. BMW utilizza anche dei robot auto-guidati (un tipo di veicolo senza conducente) per movimentare fino a una tonnellata di parti di auto in tutti i suoi impianti.

23. GlaxoSmithKline

GlaxoSmithKline mancava da ben nove anni dalla classifica Top 25 di Gartner, irrompendo finalmente di nuovo nella lista grazie al pieno rendimento delle attività negli ultimi tre anni. Un risultato notevole per il gigante farmaceutico è legato alla svolta Lean e al Sistema di Produzione di GSK derivante dalla implementazione del noto Toyota Production System. Il GPS indica le procedure standardizzate da seguire per le attività dell'azienda con l'obiettivo di zero incidenti, zero difetti e zero rifiuti. Attraverso il GPS, GSK è in grado di applicare gli stessi standard per i propri processi produttivi in tutte le catene di fornitura.

24. Kimberly-Clark

Il Fondo per l'Efficienza della Supply Chain, nuova iniziativa di Kimberly-Clark, è stato segnalato dagli analisti di Gartner, come un modello di cost-to-serve che identifica una gamma di servizi logistici ben ordinati in base alla loro efficienza. Questo produttore di merci dedicate alla cura della persona si è impegnato anche sulle innovazioni del packaging al fine di rendere i prodotti più facilmente gestibili nella consegna.

25. Lenovo

Il produttore cinese di computer Lenovo continua ad utilizzare la sua catena di approvvigionamento con ottimi risultati integrando ex prodotti IBM e Motorola in un business redditizio. Secondo gli analisti di Gartner, Lenovo ha recentemente creato una piattaforma digitale/social rivolta al cliente e personalizzata per alcuni dei clienti chiave per seguire lo stato degli ordini, dare informazioni sui nuovi prodotti e per il supporto tecnico, con un membro del team della supply chain assegnato a ciascuna sezione. Questo approccio di grande attenzione al servizio clienti testimonia l'impegno di Lenovo nel gestire al meglio la sua supply chain. ●

Tra i 25 della graduatoria mondiale si nota l'assenza dell'Italia

Giuseppe Mineo
giuseppemineo@inwind.it

***Giuseppe Mineo** è laureato con lode in Ingegneria Gestionale, indirizzo Trasporti, presso l'Università di Palermo. È stato responsabile logistico al porto di Trapani per progetti internazionali come il LGTS di Greenstream (ENI, Saipem UK, etc.) e per gli Act 8 e 9 della Louis Vuitton Cup. Esperto in logistica, P&I, consulente 81/08, ADR e per sistemi di qualità nell'autotrasporto (Codice di Pratica), ha svolto docenze per l'Albo degli Autotrasportatori ed è socio Ailog e CIFI, promotore di iniziati ve di problem solving.*

LA RIFORMA AL NASTRO DI PARTENZA

L'"Indice di Apgar"* delle neonate Autorità di sistema portuale

di **LUCA ANTONELLINI**
SANDRA BINI
e **MASSIMILIANO DUMINI**

In questo articolo gli Autori, mutuando il linguaggio medico esaminano la vitalità in termini di bilancio e di traffico portuale delle neonate Autorità di Sistema Portuale (AdSP), organismi destinati a sostituire le vecchie Autorità Portuali, ai sensi del Decreto approvato dal Consiglio dei Ministri il 28 luglio 2016 recante la "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge 28 gennaio 1994, n. 84" (nel seguito Decreto Governance).

A questi due parametri dovremmo aggiungere, l'accessibilità e la connettività delle reti e la organizzazione dei servizi.

L'indice di Apgar potremmo sostituirlo con l'indice di Rocco che potrebbe avere la seguente caratterizzazione:

- Retroportualità (sistemi di supporto);
- Operatività (tonn/anno);
- Connettività (connessioni di rete);
- Costi (spese di funzionamento);
- Output (ricavi, canoni demaniali e tasse).

Tale Decreto, nato dall'alveo del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), va a riformare la storica Legge n. 84/1994 di cui, da oltre 10 anni, è stata chiesta una revisione.

Per l'attuazione del Piano, a nostro parere, mancano ancora due interventi importanti quali il Regolamento sulle concessioni portuali (che ha subito un duro altolà dal Consiglio di Stato) nonché il provvedimento sulla *Project Review* (sia esso composto da Linee Guida o similaria) volto ad indicare, attraverso una adeguata parametrizzazione, i criteri di scelta degli interventi infrastrutturali prioritari nei porti(compiendo quindi una gerarchizzazione dei medesimi). Su quest'ultimo punto che, in pratica, si prefigge di fornire al decisore uno strumento di carattere tecnico-scientifico in un ambito che, fino ad oggi è stato caratterizzato da un alto tasso di ingerenza politica o, come sintetizza in maniera arguta ed ironica il presidente di Confetra Nereo Marcucci: "*fino ad oggi per i porti italiani è stato più importante conoscere il centralinista del CIPE che avere un buon progetto di sviluppo*". Non è difficile prefigurare che su questo terreno verrà svolta una "battaglia" ancora più aspra rispetto a quella del Decreto Governance perché, in ultima analisi, si tratta di decidere a chi dare i finanziamenti pubblici e a chi no. Siamo pur sempre il Paese degli 8.000 Comuni!

Il Decreto Governance nasce da un percorso che ha visto una prima approvazione nel Consiglio dei Ministri del 21 gennaio 2016 e successivi pareri della Conferenza Unificata, del Consiglio di Stato, e delle Commissioni Parlamentari di Camera e Senato ad essi deputate.

Uno degli elementi più discussi dalla Riforma è la riduzione del numero delle Autorità Portuali (AP), che passeranno dalle attuali 24 alle nuove 15 Autorità di Sistema Portuali (AdSP) e che comprenderanno anche porti attualmente non sede di AP. Il destino delle AP non sede di AdSP è stato oggetto di un serrato dibattito tra le Regioni ed i territori di appartenenza che hanno ottenuto, in sede di Conferenza Unificata, una moratoria di 3 anni anche se tale passaggio è stato contestato dal Consiglio di Stato che ha ravvisato il rischiodi un significativo differimento temporale della piena efficacia della riforma.

Nel presente testo, per valutare la capacità di spesa delle nuove AdSP, si è preso come riferimento le voci di entrate relative ai canoni di concessione ed agli introiti da tasse portuali (tali voci determinano la parte più rilevante delle entrate correnti proprie), mentre per le spese si è utilizzato il dato delle "Uscite di funzionamento", che comprende le spese per il personale, quelle per gli organi nonché per l'acquisto di beni e servizi.

La tabella 1 presenta i dati relativi alle singole AP per l'anno 2014 raccolti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). Nella medesima Tabella sono riportati anche i dati di traffico di fonte ISTAT, sempre per l'anno 2014.

L'indice per i neonati lo abbiamo modificato come indice di Rocco

* L'indice di Apgar prende il nome da Virginia Apgar, un'anestesista statunitense che lo ideò nel 1952, ed è il risultato derivante da alcuni controlli effettuati immediatamente dopo il parto e, in modo molto rapido, finalizzati a valutare l'adattamento del neonato alla vita extrauterina, ovvero la vitalità e l'efficienza delle funzioni vitali primarie.

Le tasse portuali sono la voce maggiore degli introiti delle Autorità portuali

Tabella 1.

	A CANONI DEMANIALI (€)	B TASSE (€)	C USCITE DI FUNZIONAMENTO (€)	A+B-C (€)	TRAFFICO (TONN. × 1000)
Ancona	3.539.073	6.045.191	2.806.353	6.777.911	9.234
Augusta	3.298.168	17.406.360	1.580.816	19.123.712	23.321
Bari	2.067.148	3.826.887	3.973.553	1.920.482	4.702
Brindisi	3.970.113	7.350.679	3.771.737	7.549.055	8.153
Cagliari	4.434.855	23.086.710	2.794.046	24.727.519	33.724
Catania	2.086.391	457.661	2.059.441	484.611	3.165
Civitavecchia	10.030.083	22.497.220	14.867.551	17.659.752	14.228
Genova	29.847.044	44.018.440	19.881.770	53.983.714	43.394
Gioia Tauro	2.779.656	16.139.875	2.726.192	16.193.339	27.272
La Spezia	7.105.147	18.370.096	7.094.449	18.380.794	12.861
Livorno	9.692.272	15.163.686	8.642.114	16.213.844	24.476
Manfredonia	706.813	345.155	529.518	522.450	n.d.
Messina	3.371.515	11.001.948	2.875.812	11.497.651	23.576
Marina di Carrara	1.562.239	1.946.161	1.582.918	1.925.482	1.557
Napoli	10.496.295	7.154.077	9.176.082	8.474.290	13.442
Olbia e Golfo Aranci	5.587.928	1.879.463	3.737.602	3.729.789	8.431
Palermo	3.073.017	1.043.985	4.380.994	-263.992	7.042
Piombino	11.291.319	2.009.273	2.739.206	0.561.386	3.864
Ravenna	4.214.038	18.119.036	4.237.388	18.095.686	24.183
Salerno	1.966.358	3.528.370	2.388.212	3.106.516	6.652
Savona	6.292.973	10.863.581	5.237.280	11.919.274	10.940
Taranto	2.181.538	17.526.416	4.245.485	15.462.469	23.281
Trieste	13.744.329	21.426.460	9.174.083	25.996.706	47.265
Venezia	25.948.871	17.371.885	8.765.476	34.555.280	20.180
TOTALE	**169.287.183**	**288.578.615**	**129.268.078**	**328.597.720**	**394.943**

Da segnalare che AP Genova, che ha il più alto valore relativo alle entrate da tasse, con una quota del 15,3% sul totale nazionale, presenta la seguente suddivisione: 24,3 milioni di euro come tassa portuale, 14,4 milioni come tassa di ancoraggio e 5,3 milioni come sovrattassa sulle merci (a cui si aggiungono ulteriori ricavi pari a 3,2 milioni di euro quale "addizionale sovrattassa merci per security").
I canoni demaniali fanno riferimento alle opere date in concessione e, pur rappresentando una fetta di bilancio importante per il Sistema Italia (pari a 169 milioni di euro), sono comunque inferiori al dato riferito alle tasse (portuali e di ancoraggio) che, nel 2014, hanno determinato introiti per 288 milioni di euro e che sono strettamente correlate con il traffico marittimo registrato da ciascun porto (in termini di stazza delle navi e di quantità/voci delle merci movimentate) [1].
La tabella 2, invece, mostra i dati aggregati secondo le nuove AdSP.
In Allegato I, invece, i dati di traffico secondo le diverse modalità di condizionamento.

Tabella 2.

ADSP	VECCHIE AP*	A CANONI DEMANIALI (€)	B TASSE (€)	C USCITE DI FUNZIONAMENTO (€)	A+B-C (€)	TRAFFICO (TONN. × 1000)
Mar Ligure Occidentale	**GE**, SV	36.140.017	54.882.021	25.119.050	65.902.988	54.334
Mar Ligure Orientale	**SP**, MS	8.667.386	20.316.257	8.677.367	20.306.276	14.418
Mar Tirreno Settentrionale	**LI**, Piombino	20.983.591	17.172.959	11.381.320	26.775.230	28.340
Mar Tirreno Centro-Settentrionale	**Civitavecchia**	10.030.083	22.497.220	14.867.551	17.659.752	14.228
Mar Tirreno Centrale	**NA**, SA	12.462.653	10.682.447	11.564.294	11.580.806	20.094
dello Stretto	**Gioia Tauro**, ME	6.151.171	27.141.823	5.602.004	27.690.990	50.848
Mare di Sardegna	**CA**, Olbia e Golfo Aranci	10.022.783	24.966.173	6.531.648	28.457.308	42.155
Sicilia Occidentale	**PA**	3.073.017	1.043.985	4.380.994	-263.992	7.042
Sicilia Orientale	**Augusta**, CT	5.384.559	17.864.021	3.640.257	19.608.323	26.486
Mare Adriatico Meridionale	**BA**, BN, Manfredonia	6.744.074	11.522.721	8.274.808	9.991.987	12.855
Mar Ionio	**TA**	2.181.538	17.526.416	4.245.485	15.462.469	23.281
Mare Adriatico Centrale	**AN**	3.539.073	6.045.191	2.806.353	6.777.911	9.234
Mare Adriatico Centro-Settentrionale	**RA**	4.214.038	18.119.036	4.237.388	18.095.686	24.183
Mare Adriatico Settentrionale	**VE**	25.948.871	17.371.885	8.765.476	34.555.280	20.180
Mare Adriatico Orientale	**TS**	13.744.329	21.426.460	9.174.083	25.996.706	47.265
TOTALE		**169.287.183**	**288.578.615**	**129.268.078**	**328.597.720**	**394.943**

* = in neretto il porto sede della AdSP.

Va segnalato che tali AdSP comprendono anche porti non attualmente sede di AP, destinati quindi ad incrementare sia i volumi di traffico che le risorse a disposizione di ciascuna AdSP. Si citano, come scali rilevanti sotto il profilo dei traffici: Chioggia (AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale), Oristano (AdSP del Mar di Sardegna) e Ortona (AdSP del Mare Adriatico Centrale). Particolare rilievo avrà, inoltre, l'inserimento di Monfalcone che, nel 2014, ha movimentato 4,3 milioni di tonnellate di merce, all'interno della AdSP del Mare Adriatico Orientale, ove ciò fosse richiesto al MIT dalla Regione Friuli Venezia Giulia.
Il saldo finale, inteso come somma di canoni demaniali e tasse, detratte le uscite di funzionamento, vede tre AdSP collocarsi nella fascia inferiore ai 10 milioni di euro l'anno, cinque nella fascia compresa tra 10 e 20 milioni di euro, cinque in quella tra 20 e 30 milioni di euro, una, Venezia, superiore ai 30 milioni ed un'altra, Genova-Savona, superiore ai 60 milioni.
Tale saldo, al netto degli interventi di manutenzione che saranno – nella maggior parte dei casi – maggiormente rilevanti ove le superfici demaniali sono più estese e quindi laddove anche i canoni sono più elevati, è il punto di partenza per la realizzazione di nuovi investimenti attraverso l'utilizzo di risorse proprie o l'accensione di mutui (con istituti di credito nazionali, Cassa Depositi e Prestiti, BEI) ovvero accedendo alle risorse europee (bandi CEF oppure il – probabilmente sopravvalutato – Fondo EFSI). Le AdSP con bassa capitalizzazione, quindi, sono destinate ad avere dei problemi di infrastrutturazione ove non intervengano altre risorse generate da Piani/Programmi Nazionali od Europei, sia in termini di contributi correnti che di entrate in conto capitale.
Con riferimento al traffico complessivo, le differenza tra le AdSP si attenuano rispetto a quanto rilevato per i saldi economici. Le prime quattro AdSP e, segnatamente: quelle del Mar Ligure Occidentale (con il 13,8% del totale complessivo Italia), quella dello Stretto (con il 12,9%), quella del Mare Adriatico Orientale (con il 12,0%) e quella del Mare di Sardegna (con il 10,7%), sono infatti comprese in un range molto stretto.
Vale la pena ricordare che ben cinque AdSP, rispettivamente quella del Mar Ligure Orientale, del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, della Sicilia Occidentale, del Mar Adriatico Meridionale e del Mar Adriatico Centrale, hanno volumi di traffico inferiori ai 15 milioni di tonnellate/anno. Con riferimento alla politica europea dei trasporti va osservato il fatto che, applicando per il triennio 2012-2014 la soglia di traffico prevista per entrare a far parte dell'elenco dei porti *core*delle Reti TEN-T, le AdSP sopra citate non avrebbero i requisiti per appartenere a tale elenco [2].
Inoltre, la tanto attesa riforma dei porti, una volta entrata in vigore, sarà destinata a subire presto ulteriori modifiche. È attesa infatti, per dicembre 2016, l'approvazione del Regolamento UE sui servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti, che introdurrà ulteriori elementi di novità. Segnaliamo che, nell'ultimo passaggio di tale atto al Consiglio Europeo, su proposta di Italia e Spagna, è stato modificato l'art. 14 comma 3 così come segue nella versione originale: "*3. In order to contribute to an efficient infrastructure charging system, the structure and the level of port infrastructure charges shall be determined according to the individual port's commercial strategy and investment plans* **and shall comply with competition rules**., ~~*as well as*~~*, Where relevant,* **such charges shall also respect the general requirements set within the framework of** *the general* ~~*national*~~ *ports policy* ~~*framework and legislation*~~, **of the Member State concerned** ~~*and comply with competition rules*~~".
Ciò dimostra, da parte del nostro Governo, un elevato grado di coerenza tra le scelte di settore in campo europeo e in quello nazionale, coerenza non sempre riscontrabile in passato. Inoltre, avere previsto nel PSNPL ed attuato attraverso il Decreto Governance, l'insediamento di un organismo centrale – il c.d. **Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP** – al quale affidare le funzioni di programmazione strategica, significa ribaltare il paradigma in vigore oggi, secondo cui la concorrenza tra i porti nazionali viene indirizzata in misura quasi totalitaria verso il "vicino di casa", al fine di sottrargli un po' di traffico (in un perverso gioco a somma zero per il Paese), il tutto a scapito di un ingente "sperpero" di risorse pubbliche [3]. Se avremo la forza di perseguire l'obiettivo generale e di allargare il "campo di gara" nonché, cosa ancora più importante per la realtà del nostro Paese, la capacità di dare continuità nel tempo allo strumentopianificatorio, i porti italianipotrebbero, nel loro complesso, tentare di confrontarsi con i sistemi portuali concorrenti europei e mediterranei. Se, viceversa, non ne saremo capaci, almeno avremorisparmiato (almenoquesto il nostro auspicio) miliardi di euro della collettività per opere inutili. Non vogliamo neppure prendere in considerazione – in questo felice momento *post partum* (di cui l'Indice riportato nel titolo) – la sempre possibile ipotesi di realizzare impegnativi interventi infrastrutturali ma di fallire l'obiettivo in termini di mercato.
Il PSNPL fa una analisi molto chiara della situazione esistente: "*Gli ordini di grandezza degli investimenti programmati dalle Autorità Portuali giustificano l'esigenza di un coordinamento forte dell'attività programmatoria di settore a livello nazionale, che abbia anche il compito di rappresentare il sistema Paese nelle sedi internazionali. A tal fine il Piano intende valorizzare*

La riforma dei porti potrà essere riformata dal Regolamento UE sui servizi portuali e trasparenza finanziaria

In Italia ciascun porto sostiene di avere un ruolo privilegiato con le grandi compagnie per le politiche di investimenti

gli investimenti in corso di realizzazione, riconducendoli all'interno di una cornice di programmazione strategica nazionale che indirizzi i futuri finanziamenti su interventi organicamente ad essi funzionali, ma soprattutto coerenti con scenari attendibili della domanda. Tale esigenza è di fatto giustificata dalle stesse previsioni di traffico formulate dalle Autorità Portuali che spesso non tengono conto degli interventi ipotizzati da altre porti e appaiono eccessivamente ottimistiche, con conseguenti effetti sia sulla programmazione di rilevanti investimenti infrastrutturali, sia sulla variazione dei piani regolatori portuali, spesso eccessivamente orientati allo sviluppo di interventi dedicati al mero traffico container. Quasi tutte le AP italiane, infatti, puntano a realizzare opere infrastrutturali molto ambiziose, soprattutto al fine di intercettare la crescita dei flussi di importazioni di merci containerizzate provenienti dall'Asia" e, ancora: "*È comunque significativo osservare che, tra le tante opere previste o ipotizzate, pochissime sono quelle effettivamente in corso e/o in fase di ultimazione. Gran parte delle altre iniziative relative alle grandi opere infrastrutturali portuali non hanno ancora visto l'avvio dei lavori. Tale situazione di stallo è determinata, tra le altre, anche da una programmazione senza stringenti vincoli finanziari, in cui le richieste di finanziamento risultano sistematicamente superiori alle disponibilità reali, quasi sempre in assenza di compartecipazione di capitali privati"*

Non è questa la sede idonea ove approfondire, ad esempio, la tematica delle mega-navi [4], se non per accennare al fatto che, a nostro modestissimo (non manzoniano) avviso, tale tema andrebbe affrontato, per gli elevati impatti non solo economici che comporta, se non a livello europeo, quanto meno in una dimensione nazionale. Purtroppo la realtà dei fatti è che oggi, in Italia, ciascun porto sostiene di avere, in relazione ai propri progetti di sviluppo, un ruolo privilegiato nella interlocuzione con le grandi compagnie/alleanze, circa il *deployment* delle navi sugli itinerari oceanici.

La tabella 3 mette a confronto i risultati del "sistema portuale italiano" con quelli dei due principali porti europei: Rotterdam ed Anversa.

Tabella 3.

	CANONI DEMANIALI (M€)	TASSE (M€)	COSTI PERSONALE (M€)	TRAFFICO (TONN. × 1000)	TASSE/TRAFFICO (€/TONN)
Rotterdam	321,5	306,2	103,4	421.611	0,73
Anversa	142,1	125,2	125,5	180.401	0,69
ITALIA	169,5	288,6	104,4	394.943	0,73

L'Italiadelle Autorità Portuali, nel 2014, ha avuto volumi di traffico di poco inferiori a Rotterdam e valori più che doppi rispetto ad Anversa. In relazione alle tasse portuali, il valore medio unitario è molto simile: 0,73 €/tonn ciascuno per Italia e Rotterdam; 0,69€/tonn per Anversa. Ciò che cambia, invece, e di molto, sono le entrate da canoni di concessione con Rotterdam che quasi "doppia" l'Italia.

Relativamente al personale, ci pare opportuno togliere Anversa dal confronto ed inserire il porto sloveno di Koper (19 milioni di tonnellate nel 2014). Ciò perché, mentre Rotterdam e le AP italiane adottano modelli di governace di tipo *landlord* (seppure con declinazioni differenti), Koperfunge anche da terminalista [5]. Ebbene, il numero di addetti delle tre realtà è simile (anno 2014): 1.191 unità per le AP italiane; 1.123 per Rotterdam e 1.009 per Koper. I costi del personale sono molto vicini tra Italia e Rotterdam mentre a Koper si spendono 43,8 milioni di euro (meno della metà). Ciò è dovuto, oltre ai "fondamentali economici" sensibilmente diversi tra i tre Paesi, anche al fatto che, mentre a Rotterdam ed in Italia (pur con qualche eccezione) è impiegato personale "*highlyskilled*" a Koper, per lo svolgimento delle operazioni portuali, si usano tanti *dockers*.

Bibliografia

[1] L. Antonellini (2013), *Il regalo di Natale di Passera e Grilli ai porti* (2013), https://www.academia.edu/12228600/Il_regalo_di_Natale_di_Passera_e_Grilli_ai_porti.

[2] L. Antonellini - S. Bini - M. Dumini (2016), *EU port statistics and TEN-T Regulations,* https://www.academia.edu/27022911/EU_port_statistics_and_TEN-T_Regulations.

[3] L. Antonellini (2014), *Una proposta per la riforma della portualità italiana,* https://www.academia.edu/6890948/Una_proposta_per_la_riforma_della_portualit%C3%A0_italiana.

[4] OECD, International Transport Forum (2015), *The Impact of Mega-Ships*.

[5] ESPO (2016*), Trend in EU Ports Governance 2016.*

Allegato I. Autorità di sistema portuali (dati 2014) - unità: migliaia di tonnellate.

ADSP	AP/PORTI	RINF. LIQUIDE	RINF. SOLIDE	MERCI IN CONTAINER	MERCI SU RO-RO	MERCI VARIE	TOTALE
Mar Ligure Occidentale	GE, SV	23.255	3.435	16.255	9.111	2.277	54.334
Mar Ligure Orientale	SP, MS	690	2.478	10.309	4	937	14.418
Mar Tirreno Settentrionale	LI, Piombino	8.137	1.807	4.580	11.698	2.117	28.340
Mar Tirreno Centro-Settentrionale	Civitavecchia	5.535	4.799	796	2.993	105	14.228
Mar Tirreno Centrale	NA, SA	5.481	777	5.865	7.612	359	20.094
dello Stretto	Gioia Tauro, ME, RC, Milazzo	14.375	297	25.874	15.138	1.300	56.984
Mare di Sardegna	CA, Porto Foxi, Olbia e Golfo Aranci, OR, Porto Torres	6.842	23.791	2.717	9.304	786	43.441
Sicilia Occidentale	PA	1.826	30	101	4.763	323	7.042
Sicilia Orientale	Augusta, CT	22.195	1.183	166	2.515	426	26.486
Mare Adriatico Meridionale	BA, BN, Barletta	3.330	6.170	319	2.093	943	12.855
Mar Ionio	TA	4.145	10.787	1.154	3.740	3.455	23.281
Mare Adriatico Centrale	AN, Ortona, Falconara Marittima	5.671	882	1.661	1.993	158	10.365
Mare Adriatico Centro-Settentrionale	RA	4.992	9.179	2.093	2.284	5.635	24.183
Mare Adriatico Settentrionale	VE, Chioggia	6.659	7.620	3.566	1.059	3.292	22.196
Mare Adriatico Orientale	TS	33.669	699	5.417	5.628	1.853	47.265
Totale Italia		**146.802**	**73.934**	**80.873**	**79.935**	**23.966**	**405.512**

Fonte: ISTAT.

Luca Antonellini
antonellini@iol.it

Sandra Bini
sandra.bini73@gmail.com

Massimiliano Dumini
dummax@alice.it

***Luca Antonellini** è laureato in ingegneria civile edile all'Università di Bologna. Ha realizzato gli studi di fattibilità per il Terminal Crociere ed il Terminal Traghetti nel porto di Ravenna e per il Terminal Container nel porto di Costanza. E stato Presidente e AD della Società T&C - Traghetti e Crociere srl. È stato Responsabile Operativo della Società Logistica Nord-Est srl. Ha partecipato a diversi progetti europei nel campo dei trasporti, della logistica e delle nuove tecnologie. È giornalista pubblicista. Membro S.I.Po.Tra.*

***Sandra Bini** è laureata in Scienze Statistiche all'Università di Bologna. Dal 1998 dipendente Autorità Portuale di Ravenna - Area Pianificazione e Sviluppo.*

***Massimiliano Dumini** dal 1998 dipendente Autorità Portuale di Ravenna - Area Pianificazione e Sviluppo.*

LA CITTÀ RESTA UN PASSAGGIO OBBLIGATO

Il ritorno della città: rigenerazione urbana e sviluppo economico[1]

di **LORENZO BELLICINI**

L'EVOLUZIONE DELLA DEFINIZIONE DI RIGENERAZIONE URBANA

Rigenerazione urbana è ormai una locuzione, o più correttamente una collocazione, che negli ultimi tempi sembra aver ripreso vitalità nel nostro paese e sul cui significato comune vi è ampia condivisione generica, pur non esistendo una definizione univoca. Anche recentemente si è infatti sottolineato il significato "plurisenso" e "pluridisciplinare" dell'espressione "rigenerazione urbana ", significato "*che obbliga ad andare oltre le più frequentate e note nozioni di "recupero", "riuso" e anche "riqualificazione", intesa questa ultima come un'azione, pubblica e/o privata, che determina un accrescimento di valori economici, culturali, sociali in un contesto urbano o territoriale esistente*"[2]. Un riferimento sostanziale da cui partire, anche dal punto di vista giuridico, è in Italia la Legge Regionale 29 luglio 2008, numero 21, della Regione Puglia"Norme per la rigenerazione urbana", che recita:"*La Regione Puglia con la presente legge promuove la rigenerazione di parti di città e sistemi urbani in coerenza con strategie comunali e intercomunali finalizzate al miglioramento delle condizioni urbanistiche, abitative, socio-economiche, ambientali e culturali degli insediamenti umani e mediante strumenti di intervento elaborati con il coinvolgimento degli abitanti e di soggetti pubblici e privati interessati*".

Questa definizione si inserisce in una riflessione che solo in parte fa riferimento alla tradizione delle politiche di conservazione, recupero edilizio e riqualificazione originata e sviluppata dalla tradizione architettonica e urbanistica italiana[3], mentre attinge alla cultura dell'*urban regeneration* e dell'*urban renewa*l anglosassone e europeo, il cui respiro si fa più ampio, meno edilizio e più economico-culturale, più sociale.

Per il governo inglese la rigenerazione urbana è trasformazione che deve essere in grado di "*far respirare nuova vita e vitalità alla comunità, all'industria e all'area, facendola diventare sostenibile grazie a miglioramenti sul lungo periodo della qualità della vita, includendo i bisogni economici, sociali e ambientali*"[4]. La rigenerazione urbana sostenibile è frutto di politiche urbane che mirano al miglioramento della qualità della vita degli abitanti. E la qualità della vita non è data solo dall'edilizia. Evans e Shaw[5] in un saggio che ha contribuito a una ulteriore evoluzione della definizione di *urban regeneration* nel contesto inglese, hanno addirittura posto la loro attenzione sul legame tra rigenerazione edilizia e rigenerazione culturale, e su come quest'ultima possa essere il vero catalizzatore di politiche di riqualificazione urbana. Del resto nel 2003, in una nuova definizione, il Governo inglese riafferma che la rigenerazione urbana "*non è fatta semplicemente di mattoni e malta. Il suo obiettivo è il benessere fisico, sociale ed economico di un territorio; è la qualità della vita negli ambiti insediativi interessati*"[6].

La rigenerazione urbana per fare respirare nuova vita alle città

Una conferma dell'evoluzione del significato di rigenerazione urbana la troviamo nella politica francese del secondo decennio degli anni 2000. Infatti il "Noveau programme de renovelle menturbain 2014-2024"[7] aggiorna obiettivi e politiche del "Programme national de rénovation urbaine" (PNRU) avviato nel decennio precedente, ridisegnando il quadro paradigmatico degli obiettivi. È vero, si scrive, che il PNRU ha permesso di migliorare la qualità della vita di ben 600 quartieri, ma "*si è sviluppato indipendentemente dalle altre azioni di politica urbana e certi aspetti economici e sociali, sono stati insufficientemente tenuti in considerazione".* Inoltre gli abitanti sono stati poco coinvolti nell'elaborazione dei progetti e al controllo della loro realizzazione.

[1] Il testo è tratto da CRESME, *Il mercato delle costruzioni 2016. XXIII Rapporto Congiunturale e previsionale*, Roma novembre 2016.
[2] Cfr. P. Mantini, *Rigenerazione urbana, resilienza, re/evolution profili giuridici*, contributo presentato il 12 novembre 2013 al XXVIII congresso dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.
[3] Cfr. G. Ferracuti, *Origini, Limiti e prospettive della "cultura del recupero"*, in L. Bellicini (a cura di) *L'Italia da recuperare*, 2 voll. Roma, Credito Fondiario Spa, 1988.
[4] Cfr. *Office of the Deputy Prime Minister/CABE, Towns & Cities: Partners in Urban Renaissance*, Breaking Down the Barriers, London 2001.
[5] G. Evans, P. Shaw, *Contribution of culture to regeneration in the UK: a review of evidence*, London Metropolitan University, London 2004.
[6] Cfr. *Office of the Deputy Prime Minister - ODPM, Assessing the Impacts of Spatial Interventions. Regeneration*, Renewal and Regional Development, Main Guidance, London 2003.
[7] *Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports, Le nouveau programme national de renouvellement urbain 2014-2024*, Paris 2014.

Si va formando una nuova base culturale europea sul tema della qualità urbana

Con la nuova programmazione viene invece introdotto un nuovo metodo di intervento: *si tratta di mettere gli abitanti nel cuore del processo e di tenere meglio in considerazione gli aspetti sociali ed economici della politica urbana, nell'ambito dei nuovi "contratti di città"*. Le nuove linee guida prevedono di concentrare gli interventi sui quartieri prioritari con le maggiori disfunzioni urbane; la creazione di una "casa del progetto" per ogni intervento, in modo che gli abitanti dispongano di un luogo dedicato alla "co-costruzione". Si parla di partecipazione di residenti che beneficiano del programma in tutte le fasi di avanzamento dell'intervento, dalla progettazione alla valutazione, alla realizzazione, grazie a dispositivi partecipativi definiti "con cura artigianale"; prevedono di contribuire al rinnovamento sostenibile dei quartieri urbani e al miglioramento del rendimento energetico, puntando alla realizzazione di eco-quartieri. E ancora, si prevede di favorire lo sviluppo economico e la creazione di attività produttive nei quartieri oggetto di intervento attraverso nuove politiche urbane integrate in grado di incentivare investitori e mix di attività (*contrats de ville intercommunaux*).
La Rigenerazione urbana ridisegna i suoi modelli di intervento: l'intervento edilizio non è il cuore del programma ma uno degli ambiti (rilevanti) di intervento, funzionali al miglioramento delle condizioni di vita dei residenti nell'area interessata;gli interventipuntano a uno sviluppo sostenibile e hanno nella riduzione di CO_2 e nella transizione energetica uno degli obiettivi prioritari; gli interventi sono integrati e presuppongono nuovi livelli di partecipazione da parte degli abitanti e forme innovative di partenariato pubblico e privato.

La città in Europa: la carte urbane

La nuova definizione degli interventi di rigenerazione urbana è frutto di una riflessione culturale in linea con il concetto di qualità urbana espresso dall'Unione Europea, concetto strettamente connesso alla sostenibilità, nelle sue tre principali accezioni: ambientale, sociale ed economica. Ci troviamo di fronte al formarsi di una base culturale europea sul tema della qualità urbana. Infatti i tratti generali presenti nei documenti prodotti negli ultimi anni dall'Unione Europea possono essere sintetizzati nel crescente riconoscimento del ruolo cruciale che rivestono le politiche urbane per affrontare le sfide che l'Europa ha di fronte in campo ambientale, economico e sociale; nell'abbinamento del concetto di qualità urbana a quello di sostenibilità (di nuovo ambientale economica e sociale); nella necessità di approcci integrati e olistici, e quindi nei *principi di integrazione* alla base delle politiche urbane per il perseguimento degli obiettivi di qualità e sostenibilità Si tratta di una evoluzione concettuale costruita in varie tappe attorno al concetto di sviluppo sostenibile, che ha nelle "carte urbane europee" un percorso culturale non secondario che dovrebbe essere meglio considerato in Italia, e del quale vale la pena dare un breve resoconto che tocca alcuni dei passi principali fatti.

L'inizio: 1992 – Prima Carta Urbana Europea e 1994 – carta di Aalborg

L'inizio della riflessione si ha con la *"Prima Carta Urbana Europea"* adottata dal Congresso delle Autorità Locali e Regionali del Consiglio d'Europa(CLRAE) il 18 marzo 1992, la carta che potremmo dire apre il tema dello sviluppo urbano in un quadro di strategie coordinate europee; ma quello che possiamo considerare il primo documento culturale fondante, seppur non vincolante, per una visione europea del concetto di qualità urbana strettamente legato a quello di sostenibilità, è la Carta di Aalborg sulle "città europee verso la sostenibilità" del 1994. Si tratta di un documento di intenti firmato ad Aalborg in Danimarca da 80 amministrazioni locali europee e da 253 rappresentanti di organizzazioni internazionali, governi nazionali, istituti scientifici, consulenti e singoli cittadini. "*Con la firma della Carta – si scrive – le città e le regioni europee si impegnano ad attuare l'Agenda 21 a livello locale e ad elaborare piani d'azione a lungo termine per uno sviluppo durevole e sostenibile, nonché ad avviare la campagna per uno sviluppo durevole e sostenibile delle città europee*". La carta acquisisce i concetti espressi dall'Agenda 21, il documento chiave approvato all'*Earth Summit* di Rio de Janeiro nel 1992. Nella dichiarazione di Aalborg le città sono viste come "centri di vita sociale, veicolo della nostra economia, e guardiane della cultura, del patrimonio artistico e delle tradizioni". La consapevolezza che in città vive gran parte della popolazione europea (nel documento si parla dell'80%, una esagerazione, dato che oggi, vent'anni dopo, si è giunti al 72%) fa emergere il nodo dell'impatto sostanziale sulla sostenibilità della società europea e la responsabilità delle comunità locali e dei cittadini nel cercare di cambiare stili di vita, di produzione, di consumo e di utilizzo dello spazio. Il concetto di sostenibilità ambientale è definito come il mantenimento del capitale naturale, assicurandosi che il consumo e l'inquinamento di risorse non eccedano la capacità dell'ambiente di riproduzione e di assorbimento, che sia mantenuta la biodiversità e che i livelli di inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo rimangano entro limiti compatibili con la vita e la salute del genere umano e degli animali. Le città, si sostiene, sono la giusta scala per intervenire in modo efficace, olistico e integrato sul tema della sostenibilità, senza "esportare" i problemi ambientali verso un ambiente

più vasto e verso il futuro. Le politiche di pianificazione dell'uso del suolo sono riconosciute come cruciali, per cui ogni piano dovrebbe essere sottoposto a valutazione ambientale strategica (VAS). Concetto che poi è diventato una direttiva europea nel 2001 (42/CE), che ha reso obbligatoria l'introduzione della VAS negli stati membri a partire dal 2004. Sempre sull'uso del suolo viene caldeggiata la promozione del trasporto pubblico, che le più alte densità urbane consentono pur conservando la scala urbana. Inoltre, va promossa anche la diversità delle funzioni e degli usi presenti nei quartieri, in modo da ridurre la necessità di spostamento motorizzato. Il camminare, l'andare in bicicletta e l'uso del trasporto pubblico, secondo la Carta, devono essere incentivati, mentre bisogna smettere di promuovere l'uso non necessario di veicoli motorizzati. Le città devono anche prendere la loro parte di responsabilità nello sforzo di riduzione del rischio dovuto al cambiamento climatico, riducendo le emissioni di gas serra e proteggendo le biomasse come le foreste e il fitoplancton. Questa responsabilità nei confronti della sostenibilità deve essere presa sia dalle autorità locali democraticamente elette, sia dai cittadini, coinvolti più direttamente nelle politiche urbane attraverso l'impegno ad attuare una Agenda 21 Locale. Le autorità locali firmatarie della carta di Aalborg si impegnano quindi ad una maggiore integrazione delle politiche, ad un più ampio coinvolgimento dei cittadini, nella definizione di una *vision* e di un programma di azione di lungo termine per rendere il proprio ambiente urbano più sostenibile anche attraverso la definizione di target misurabili e la loro verifica e monitoraggio nel tempo.

2005. L'accordo di Bristol

Altra importante tappa nel percorso di sviluppo del pensiero che incide sui temi dello sviluppo urbano e su quelli della rigenerazione, è l'Accordo di Bristol del 2005 sulle comunità sostenibili in Europa. L'aspetto più importante ai fini della presente lettura di questo accordo informale (sottoscritto dai ministri competenti sulle aree urbane sotto la presidenza inglese) sono le otto caratteristiche che devono avere le comunità sostenibili, che, anche in questo caso, possono essere considerate come un'articolazione della qualità urbana e base per i progetti di rigenerazione urbana. Le comunità sostenibili devono quindi essere:

1. *Attive, inclusive e sicure*: giuste tolleranti e coese, con una cultura locale forte, e caratterizzate da una pluralità di attività condivise dalla comunità locale.
2. *Ben gestite*: con una partecipazione, rappresentanza e leadership efficace e inclusiva.
3. *Ben connesse*: dotate di servizi di trasporto efficienti e comunicazioni in grado di collegare gli abitanti con i luoghi di lavoro, le scuole, le attrezzature sanitarie e altri servizi.
4. *Ben servite*: con servizi pubblici, privati, comunitari e volontari appropriati ai bisogni della cittadinanza e accessibili e tutti.
5. *Sensibili all'ambiente*: caratterizzate da luoghi per la vita degli abitanti che siano rispettosi per l'ambiente.
6. *Prospere*: con un'economia locale fiorente, diversificata e innovativa.
7. *Ben progettate e costruite*: caratterizzandosi per la qualità dell'ambiente costruito e di quello naturale.
8. *Giuste*: rispetto ai membri di altre comunità e alle future generazioni.

2007. La carta di Lipsia

Un altro passo importante sul tema della sostenibilità delle città europee e quindi sulla qualità urbana è la Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili. La carta di Lipsia è stata elaborata sotto la presidenza tedesca nel maggio 2007 dall'assemblea dei ministri dei vari stati dell'Unione competenti sulle aree urbane. I ministri hanno impegnato i propri governi nell'implementare politiche per la sostenibilità dell'ambiente urbano, puntando in particolare su due aspetti: approcci integrati nelle politiche di sviluppo urbano e necessità di porre particolare attenzione nella riqualificazione delle aree svantaggiate.

Sul primo punto, la promozione di approcci integrati alle politiche urbane, i ministri raccomandano che le città europee, nello sviluppare politiche urbane, considerino simultaneamente tutte le questioni e gli interessi rilevanti per lo sviluppo urbano, coinvolgendo attori economici, stakeholders e la cittadinanza. Le politiche di sviluppo integrato devono sempre partire da un'analisi accurata della situazione presente e dalla definizione di obiettivi di sviluppo appropriati e dalla definizione di una vision per l'intera città. Tutte le politiche e i piani settoriali ai vari livelli, devono poi essere coordinati attivando risorse (non solo economiche) per implementare gli obiettivi e la *vision*. In questo contesto si individuano tre strategie di azione di importanza cruciale per la competitività delle città Europee:

- La prima è garantire o creare spazi pubblici di alta qualità in quanto fondamentali nel definire le condizioni di vita della popolazione urbana. Si riconosce, infatti, che i "soft locational factors" sono importanti nell'attrarre imprese della knowledge economy, una forza lavoro qualificata e creativa e turismo. In questa prospettiva l'interazione tra architettura, pianificazione delle infrastrutture e pianificazione urbana deve essere aumenta-

La carta di Lipsia la prima a garantire spazi pubblici di alta qualità

La modernizzazione della rete delle infrastrutture e la efficienza energetica sono priorità di intervento

ta in modo da raggiungere un ambiente di vita ad elevato standard qualitativo. La carta parla di una "*baukultur*", cultura del costruire, che va considerata (dando una articolazione dei fattori determinanti della qualità urbana) come la somma degli aspetti culturali, economici, tecnologici, sociali ed ecologici che influenzano la qualità e il processo di pianificazione e costruzione.

- La seconda è la modernizzazione delle reti di infrastrutture e il miglioramento dell'efficienza energetica. In questo caso si riconosce il ruolo fondamentale per la qualità della vita, la qualità localizzativa e la qualità dell'ambiente (altra articolazione di qualità urbana)di trasporti urbani sostenibili, accessibili ed economici con interscambi coordinati con le reti dei trasporto regionale e nazionale. L'efficienza energetica degli edifici va migliorata, ma anche la forma urbana deve fare la sua parte. Si riconosce infatti, che un uso sostenibile delle risorse è garantito dalla realizzazione di quartieri ad uso misto e dalla struttura insediativa compatta, che può essere perseguita con una adeguata pianificazione urbanistica, che prevenga lo *sprawl* (dispersione urbana) attraverso il controllo dell'immissione sul mercato di aree per lo sviluppo e della speculazione edilizia.
- Infine, grande enfasi è posta sulle politiche educative e di innovazione.

Riguardo al secondo punto, cioè il focus sulle aree svantaggiate, si enfatizzano le sfide che le aree urbane devono affrontare a causa dei cambiamenti della struttura economica, sociale, e della globalizzazione, che tendono a generare disoccupazione ed esclusione sociale in un processo di polarizzazione che interessa maggiormente le aree già svantaggiate della città. Ciò espone in particolar modo le fasce deboli della popolazione come i giovani e gli anziani. Sono quindi necessarie politiche che prevengano la disuguaglianza e l'esclusione sociale e che quindi includano anche politiche di social housing. Anche in questo caso vengono considerate una serie di strategie di azione:

- Innanzi tutto vanno perseguite strategie che perseguano il miglioramento dell'ambiente fisico, in quanto le attività economiche e gli investimenti sono fortemente relazionati con la qualità dell'ambiente costruito, delle infrastrutture e dei servizi. Questo deve anche includere il rinnovo del patrimonio, in una prospettiva di lungo termine che includa il *follow-up* degli investimenti pubblici e privati, in modo, tra le altre cose, da aumentarne l'efficienza energetica degli edifici.
- Altre strategie da attivare riguardano il rafforzamento dell'economia locale e delle politiche locali per il lavoro e politiche pro-attive di educazione e formazione per bambini e giovani. Infine, anche e specialmente per le aree svantaggiate vanno promossi trasporti urbani efficienti ed economici, in quanto molto spesso le aree depresse sono anche quelle con cattivi collegamenti. Per incentivare l'attrattività di queste aree e dare parità di mobilità e accessibilità ai cittadini che le abitano, vanno migliorate le infrastrutture di trasporto, in particolare il trasporto pubblico e le sue connessioni con le reti di trasporto a livello regionale e nazionale. Ad integrazione al trasporto pubblico vanno anche sviluppate le reti per la mobilità pedonale e ciclabile, particolarmente importanti nelle aree economicamente depresse.

I concetti fondamentali per il rapporto tra sostenibilità, qualità urbana e politiche urbane sono stati sostanzialmente fissati con le prime "Carte", per cui i documenti e le dichiarazioni successive tendono a riprendere, migliorare e integrare meglio nel quadro delle politiche europee e dei canali di finanziamento le linee di indirizzo disegnate nei documenti precedenti. L'aumentata consapevolezza della crisi ambientale dovuta al cambiamento climatico (con conseguente necessità di ridurre le emissioni di gas serra) e la crisi economica e finanziaria esplosa nel 2008 cambiano leggermente le priorità e le urgenze di un'agenda ormai sostanzialmente definita, facendo guadagnare maggiore spazio alle questioni energetiche prima e a quelle economiche e sociali poi, ma in una costante consapevolezza del ruolo cruciale che le politiche urbane possono giocare nell'affrontare questi temi.

2008. La dichiarazione di Marsiglia

È del 2008 la Dichiarazione di Marsiglia sulle città sostenibili e coese, che sostanzialmente stabilisce tre obiettivi:

1. implementare la carta di Lipsia in favore di uno sviluppo urbano integrato e sostenibile, riconoscendo, tra l'altro, il ruolo chiave dell'architettura e della qualità urbana nelle politiche integrate di sviluppo sostenibile;
2. tenere maggior conto del cambiamento climatico nelle politiche urbane, anche perché si riconosce che il 69% delle emissioni di gas serra proviene dalle città. Questo tema in congiunzione con la crisi energetica rende urgente lo sviluppo di politiche urbane integrate per la mobilità, l'energia e il clima, che considerino allo stesso tempo le dimensioni ambientale, sociale ed economica;
3. promuovere l'uso delle politiche di coesione in supporto allo sviluppo urbano integrato.

2008. La Seconda Carta urbana europea

Questi elementi si ritrovano anche nella Seconda carta urbana europea e nel Manifesto della nuova urbanità adottato dal Congresso delle Autorità Locali e Regionali nel maggio del 2008. Il Manifesto disegna 4 punti attorno ai quali costruire le politiche urbane: una città composta di cittadini oltreché di abitanti, e per questa ragione le politiche urbane devono essere da stimolo di una nuova partecipazione; una città sostenibile; una città solidale; una città della conoscenza rilanciando il nodo dell'innovazione e della cultura che le città sono in grado di sviluppare.

2010. La dichiarazione di Toledo

La Dichiarazione di Toledo del giugno 2010, è elaborata sotto la presidenza spagnola, anche in questo caso dall'assemblea dei ministri competenti per le aree urbane. La dichiarazione esprime l'accordo dei ministri su tre ambiti operativi:

1. La necessità per le aree urbane di affrontare e approfondire la strategia "Europa 2020" per una crescita sostenibile, inclusiva e intelligente, fissando come obiettivo la promozione di uno sviluppo urbano a sua volta più intelligente, socialmente inclusivo e sostenibile per le città europee.
2. Supportare il processo di Marsiglia e l'implementazione dei principi della Carta di Lipsia, anche attraverso la creazione di un European References Framework for Sustainable Cities (RFSC) basato su un processo aperto e collettivo e che deve essere inteso come uno strumento generale, adattabile e non vincolante per le politiche urbane fondate sui principi della sostenibilità.
3. Il bisogno di consolidare un'agenda urbana europea nel futuro che: rafforzi la dimensione urbana nelle politiche di coesione; supporti una maggiore coerenza tra le agende territoriali e quelle urbane; continui a promuovere la ricerca, gli studi comparativi e lo scambio di dati e statistiche, la condivisione di best practices e la diffusione di conoscenze sui temi urbani; promuova lo sviluppo urbano sostenibile e gli approcci integrati, rinforzando e sviluppando strumenti per implementare la carta di Lipsia a tutti i livelli; e infine una maggiore attenzione alle sfide che le aree urbane dovranno affrontare nel futuro, che sono il cambiamento climatico e l'impatto dei cambiamenti demografici.

Come si vede è un percorso ormai lungo quello che accompagna il contesto delle politiche di rigenerazione urbana in Europa ma disegna una evoluzione dei modelli di intervento; dalla prima Carta di Aalborg sulle "città europee verso la sostenibilità" del 1994, all'Accordo di Bristol del 2005 sulle comunità sostenibili in Europa che fissava le otto caratteristiche che devono avere le comunità sostenibili (Attive, inclusive e sicure; Ben gestite; Ben connesse; Ben servite; Sensibili all'ambiente; Prospere;Giuste); alla carta di Lipsia, che impegna all'implementazione di politiche per la sostenibilità dell'ambiente urbano, puntando su due aspetti: approcci integrati nelle politiche di sviluppo urbano e necessità di porre particolare attenzione alla riqualificazione delle aree urbane svantaggiate. Il percorso è continuato con la Dichiarazione di Marsiglia del 2008 sulle città sostenibili e coese, che riprende i concetti di sviluppo urbano integrato e sostenibile, riconoscendo, tra l'altro, il ruolo chiave dell'architettura e della qualità urbana nelle politiche integrate di sviluppo sostenibile; l'attenzione al cambiamento climatico nelle politiche urbane, anche perché si riconosce che il 69% delle emissioni di gas serra proviene dalle città. L'ultima tappa è stata la Dichiarazione di Toledo del 2010 che esprime la necessità per le aree urbane europee di affrontare e approfondire la strategia "Europa 2020" per una crescita sostenibile, inclusiva e intelligente. La dichiarazione di Toledo chiama le politiche urbane delle città e degli Stati Membri a supportare il processo di Marsiglia e a implementare i principi della Carta di Lipsia, anche attraverso la creazione di un European References Framework for Sustainable Cities (RFSC), da costruire attraverso un processo aperto e collettivo che deve essere inteso come uno strumento generale, adattabile e non vincolante per le politiche urbane fondate sui principi della sostenibilità. Inoltre si sottolinea il bisogno di consolidare un'agenda urbana europea che rafforzi la dimensione della rigenerazione urbana nelle politiche di coesione, supporti una maggiore coerenza tra le agende territoriali e quelle urbane, continui a promuovere la ricerca, gli studi comparativi e lo scambio di dati, la condivisione di best practices e la diffusione di conoscenze sui temi urbani, promuovendo lo sviluppo urbano sostenibile e gli approcci integrati; e infine spinge a una maggiore attenzione alle sfide che le aree urbane dovranno affrontare nel futuro: il cambiamento climatico e l'impatto dei cambiamenti demografici.

La seconda carta urbana europea rilancia il ruolo della innovazione della cultura

Questi elementi alimentano le riflessioni per la realizzazione dell'Agenda urbana europea e presuppongono anche nuovi elementi derivanti dagli scenari del futuro. Come si riconosce in alcuni recenti documenti[8]. "*In termini di obiettivi e di valori – si scrive – esiste un accordo*

[8] *Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale europeo e al Comitato delle Regioni, La dimensione urbana delle politiche dell'Unione Europea - elementi fondanti di una agenda urbana UE*, Bruxelles 18 luglio 2014.

Lo sviluppo urbano sostenibile tra gli obiettivi prioritari della Commissione europea. Il ritardo dell'Italia

esplicito a livello europeo sulle caratteristiche della città europea del futuro e sui principi sui quali dovrebbe basarsi una città europea ideale. Tali principi sono incardinati negli obiettivi del trattato, nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, nel modello sociale europeo". Vi è altresì consenso tra i ministri responsabili dello sviluppo urbano su obiettivi e valori urbani più specifici – quali sono sanciti dalla Carta di Lipsia – nonché sulle modalità con cui conseguire tali obiettivi e sul ruolo fondamentale che le città possono svolgere nell'ambito di Europa 2020 come indicato nella dichiarazione di Toledo. Lo stesso vale per i principi di sviluppo urbano nel territorio europeo come specificato nell'Agenda territoriale dell'Unione europea 2020.

Lo scenario più recente vede queste tematiche riprese **nell'Agenda territoriale Europea** *2020*, nei documenti preparatori per l'attesa **Agenda urbana europea**, e soprattutto nelle analisi e negli studi che si occupano del futuro dell'economia europea. Cresce infatti sempre più la consapevolezza che le città siano il perno del processo di sviluppo. In "**Digital Futures-Final report: a journey into 2050 visions and policy challenges**", uno studio terminato nel dicembre 2013 per la Commissione Europea che ha per obiettivo disegnare i principali scenari innovativi, si afferma che: "*Le "città" cresceranno fino a diventare mega città, collegate in modo capillare da mezzi di trasporto ecocompatibili e sostenibili sotto il profilo energetico e piene di nuovi edifici e palazzi costruiti con materiali innovativi. Gli elementi costitutivi della città saranno tutti collegati a una rete superiore, l'Internet del futuro, in cui prospererà un'economia dei servizi completamente nuova. Le città europee competeranno per attrarre gli abitanti, sviluppando proprie forme di cittadinanza partecipativa per promuovere una continua co-creazione del panorama cittadino e del suo tessuto sociale multiculturale*".

Ed è proprio nello studio sulle città del futuro che si sintetizzano i principi del modello di sviluppo sostenibile urbano europeo e della rigenerazione urbana: *"fondati sul trattato sul funzionamento dell'Unione europea, sulla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, sul modello sociale europeo, sulla Carta di Lipsia, sulla Dichiarazione di Toledo e sull'Agenda territoriale dell'Unione europea 2020:.*

Le città europee devono essere:

- *luoghi di sviluppo sociale avanzato;*
- *una piattaforma per la democrazia, il dialogo culturale e la diversità;*
- *luoghi verdi, di rigenerazione ecologica e ambientale;*
- *poli di attrazione e motori della crescita economica.*

Lo sviluppo territoriale urbano europeo deve:

- *rispecchiare uno sviluppo sostenibile dell'Europa sulla base di una crescita economica equilibrata e di un'organizzazione territoriale equilibrata con una struttura urbana policentrica;*
- *contenere centri regionali forti che garantiscano una buona accessibilità ai servizi di interesse economico generale;*
- *essere caratterizzato da una struttura compatta di insediamenti con una limitata proliferazione urbana;*
- *godere di un elevato livello di tutela e di qualità ambientale nelle zone limitrofe alle città".*

Nei negoziati per una nuova agenda dello sviluppo post-2015, lo sviluppo urbano è divenuto un tema fondamentale. "Anche il Programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani (UN Habitat) ha chiesto all'UE di contribuire per la prima volta a un dibattito mondiale sul futuro dello sviluppo urbano, con un contributo congiunto alla conferenza HABITAT III27. Un siffatto contributo sarebbe naturalmente fondato sulle riflessioni dell'UE sull'agenda dell'Unione per le proprie città, la quale servirebbe da base per un contributo comune al dibattito internazionale. Inoltre i negoziati in corso in merito a un futuro accordo sul clima a livello mondiale nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (United Nations Framework Convention on Climate Change - UNFCCC) testimoniano il crescente interesse per lo sviluppo urbano e per il ruolo delle città"[9].

Si evidenzia così un doppio binario per la rigenerazione urbana: da un lato, quello più vicino, che porta alla sostenibilità ambientale, economica e sociale, con la partecipazione dei cittadini ai processi di riqualificazione; dall'altro quello prospettico che vede un ritorno della città delineando scenari di trasformazione molto importanti. Una nuova stagione di trasformazione e crescita (pur se a basso consumo di suolo).

Il caso della rigenerazione urbana nei fondi infrastrutturali europei e il ritardo dell'Italia

Non è casuale quindi che lo sviluppo urbano sostenibile sia tra gli obiettivi che la Commissione Europea si è posta per il futuro, e che le politiche di rigenerazione siano parte di un pro-

[9] *Relazione sulla dimensione urbana*, cit.

cesso culturale che fa dell'approccio integrato e intersettoriale allo sviluppo urbano, del coordinamento orizzontale e verticale tra livelli amministrativi, della partecipazione dei cittadini ai processi decisionali, della necessità di una capacità previsionale nell'orientamento delle scelte di sviluppo urbano nel medio periodo basate sulla sostenibilità, i cardini di un nuovo modello di intervento. E non è un caso che molto probabilmente nei prossimi anni risorse europee sulla rigenerazione urbana si accresceranno.

Del resto va detto, che, come è noto, per il raggiungimento della sfida della sostenibilità urbana l'Unione Europea utilizza diverse tipologie di azioni, e non ultimi i fondi di sostegno europei, all'interno dei quali è possibile individuare ambiti di intervento per la rigenerazione urbana in grado di esplicitare la nuova cultura. Va però detto che il confronto tra la stagione programmatoria dei fondi strutturali europei 2007-2013 con quella 2014-2020[10] è da questo punto di vista paradigmatica, e consente anche una riflessione sulle politiche di rigenerazione urbana del nostro paese.

Infatti a differenza di quanto successo in altri paesi europei, e di quanto successo nel passato, gli anni 2000 in Italia sono stati caratterizzati da una sostanziale debolezza per quanto riguarda le politiche nazionali di rigenerazione urbana, e solo negli ultimi tempi si è registrato un tentativo di rinnovata attenzione verso le città e i sistemi urbani, tentativo più embrionale che frutto di una politica organica. In ogni caso nel 2013 nel "Programma delle infrastrutture strategiche" del Ministero delle Infrastrutture, che prende in esame le principali opere strategiche del paese, è stata inserita una "macro opera" denominata proprio "sistemi urbani", inoltre nello stesso anno è stato avviato il "Piano città", e per i comuni di piccola dimensione, il Programma "6.000 Campanili" (anch'esso inserito nel Programma delle infrastrutture strategiche)[11]. Mentre con la Legge di Stabilità 2015, è stata promulgato il "Piano nazionale per la riqualificazione sociale e culturale delle aree urbane degradate".

Si è trattato però di azioni con risorse economiche contenute, se confrontate con quelle di altri paesi, e soprattutto orientate a una logica edilizia, più che di vera rigenerazione urbana sostenibile in senso europeo. L'esempio più calzante è stato, da questo punto di vista il "Piano Città", che ha visto la raccolta e la selezione di una eterogenea serie di interventi edilizi e infrastrutturali da realizzare rapidamente – dettati dall'urgenza della crisi, più che l'avvio di una piano di rigenerazione urbana nazionale –, verso il quale indirizzare un quadro di risorse debole (328 milioni di euro) e che per giunta ha mostrato capacità attuative quantomeno critiche. Al "PON Metro" sono dedicati 892 milioni di euro, le analisi dei principali Assi dedicati allo sviluppo urbano e alla città medie dei POR regionali ammontano nel totale a 248,9 milioni di euro; per il Programma "6.000 campanili"nel complesso le disponibilità sono di 150 milioni di euro e infine per "gli interventi per la riqualificazione sociale e culturale delle aree degradate" 50 milioni di euro per il 2015, 75 milioni per il 2016 e 75 milioni per il 2017. A titolo di confronto il nuovo"Programme national de rénovation urbaine" parte con un capitale di 5 miliardi di euro e si ricorda che gli incentivi al settore fotovoltaico in sei anni sono stati superiori ai 60 miliardi di euro.

La debolezza delle politiche urbane negli anni 2000 in Italia, può essere letta come il frutto della fase espansiva del ciclo immobiliare e della nuova produzione edilizia vissuta tra 1998 e 2007 (periodo in cui si è attraversata una fase di espansione urbana più che di riqualificazione), dal prevalere di logiche autostradali e ferroviarie da grandi opere nell'allocazione delle risorse pubbliche, ma forse anche dall'esito dei programmi di rigenerazione urbana inseriti nella programmazione dei fondi strutturali europei 2007-2013.

L'Italia, nel proprio Quadro Strategico Nazionale per il 2007-2013, ha dedicatola Priorità 8 alla "Competitività ed attrattività delle città e dei sistemi urbani". La questione di fondo però è che l'attuazione di quel programma non si è rivelata ottimale. Secondo L'Istituto per la Finanza e l'Economia Locale (IFEL), gli interventi nelle aree urbane hanno registrato "lo stato di avanzamento rendicontabile più contenuto rispetto alle altre nove priorità"; al 31 dicembre 2014 "degli oltre 2,4 miliardi di euro di costi rendicontabili associati a 1.764 progetti, solo il 30,8% risultava pagato, rispetto al 48,3% relativo all'avanzamento totale rendicontabile dei progetti FESR"[12]. Un dato che dimostra "una performance tutt'altro che positiva per quanto riguarda gli interventi mirati alla competitività dei centri urbani". In sostanza sono stati proprio i programmi di rigenerazione urbana ad entrare in crisi.

La rigenerazione urbana in Italia una priorità dichiarata ma non attuata

Il boom edilizio 1998-2007, il difficile esito dei fondi strutturali destinati alle città del periodo 2007-2013, la crisi economica e il quadro delle risorse pubbliche locali destinate agli investimenti sempre più ridotte, hanno portato gli interventi sul tema della rigenerazione ur-

[10] Cfr. *Regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013*.
[11] *Camera dei deputati XVII legislatura Documentazione e ricerche, L'attuazione della "legge obiettivo". Nota di sintesi e focus tematici*, 8° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici, n. 94 gennaio 2014).
[12] IFEL, *I finanziamenti destinati ai sistemi urbani dalla "legge obiettivo" ai nuovi fondi europei*, in Camera dei deputati XVII legislatura Documentazione e ricerche, cit.

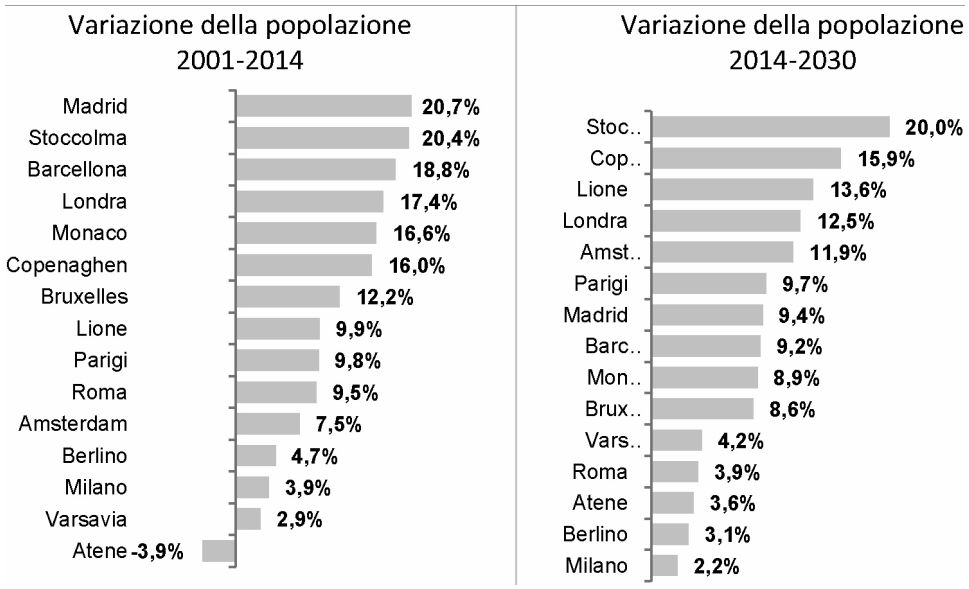
La popolazione è elemento "chiave" di analisi della rigenerazione urbana

bana sostenibile a differenziare il nostro paese dalla sua storia e dalle altre città europee, facendo emergere con forza la mancanza di una innovativa politica di rigenerazione urbana. Una mancanza evidenziata negli ultimi anni da molti soggetti, come il Consiglio Nazionale degli Architetti Pianificatori Paesaggisti Conservatori, l'ANCE, Legambiente, l'INU, AUDIS, l'ANCI stessa, che con ricerche, proposte, analisi e riflessioni stanno cercando, per ora con pochi risultati, di denunciare le difficoltà e riaprire una nuova stagione per la rigenerazione urbana sostenibile nel nostro Paese.

Rigenerazione e sviluppo urbano

In questo contesto quello che appare più rilevante, guardando avanti, è lo scenario di sviluppo e l'interpretazione del ruolo che le città giocano in questo modello. Sino a ieri, si potrebbe dire, l'idea che si è affermata è quella di una crescita su base mondiale delle città, in particolare grazie alla dinamiche delle economie emergenti che vedono grandi masse di popolazione concentrarsi in ambiti urbani. Lo scenario delle economie avanzate, lo scenario europeo, e lo scenario delle città italiane era, ed è caratterizzato da una lettura basata sulla riduzione, la non crescita. Si tratta di una lettura, se leggiamo bene i dati di quello che sta succedendo, superficiale, che non tiene conto delle dinamiche degli ultimi anni e soprattutto dello scenario previsionale.

Grafico 1. Dinamiche della popolazione in alcune delle principali città europee 2001-2030.



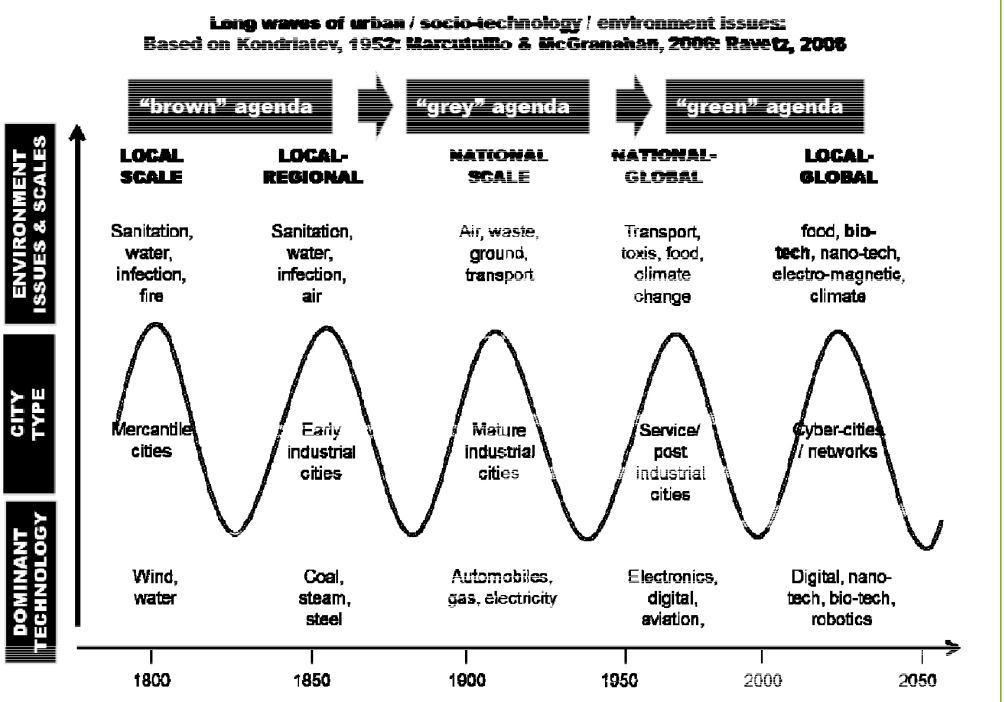
Fonte: Stime CRESME su dati ONU.

Se analizziamo le dinamiche demografiche delle principali città europee nel periodo 2001-2014, notiamo con chiarezza che queste città sono cresciute, sono cresciute in termini di popolazione; alcune sono cresciute molto. Tra le nostre città solo Atene ha perso popolazione, tutte le altre sono cresciute e tutte, compresa Atene cresceranno secondo le previsioni da qui al 2030. Madrid, Stoccolma, Barcellona, Londra, Monaco, Copenaghen sono cresciute con tassi positivi tra il 15 e 20%; Roma, Parigi si sono avvicinate al 10%. Ma soprattutto nelle previsioni la crescita continuerà, pur con tassi diversi per tutte le città in esame. I più recenti studi ONU (2015) prevedono che gran parte della crescita demografica dei prossimi decenni si concentrerà nelle grandi are urbane, grazie a massicce migrazioni dalle aree rurali e dall'estero. Dagli attuali 7 miliardi di abitanti, con il 50% di popolazione urbana, si passerà a 9,3 miliardi nel 2050, con un peso delle aree urbane che passerà al 70%. Il fenomeno interesserà le megalopoli dei paesi in via di sviluppo, ma anche molte città europee, mentre un'altra parte delle città europee, per l'invecchiamento strutturale e la bassa natalità, per la perdita di capacità competitiva, segneranno un lento declino. La questione non è solo quella che "Il 67% del Pil dell'Europa è prodotto in regioni metropolitane, sebbene la loro popolazione rappresenti appena il 59% del totale della popolazione europea. Se si confrontano i risultati economici delle città europee si osserva che le grandi città vanno meglio delle altre e che le regioni metropolitane più grandi e quelle in cui si trova la capitale del paese hanno reagito meglio nel corso della crisi economica rispetto alle regioni metropolitane più piccole e non metropolitane. Le città di piccole e medie dimensioni formano tuttavia la spina dorsale del

territorio europeo e svolgono un ruolo importante ai fini dello sviluppo e della coesione territoriali"[13].

La questione è che stiamo entrando in una nuova fase di sviluppo economico, in un periodo di cambiamenti epocali, siamo nel passaggio dalla città post industriale dei servizi, alla cyber-città; alla città delle reti. Dall'era della città dei trasporti, dell'inquinamento, del cambiamento climatico, stiamo entrando nell'era della città delle bio-tecnologie, della nano-tecnologie, dell'elettromagnetismo, dell'attenzione all'inquinamento e al clima. È una nuova storia quella che oggi si comincia a scrivere, una nuova storia che disegna i contenuti di una nuova città. E questo presuppone due cose: la trasformazione delle città esistenti; e una nuova competizione urbana, dove si vince o si perde. Avremo infatti città che attirano popolazione e giovani, e città che perdono peso e ruolo.

Grafico 2. Transizioni dell'ambiente urbano 1800-2050[14].



Fonte: J. Ravetz, ManchesterUniversity October 2015.

Dalla città post-industriali a quella dei servizi alla cyber-città. Si inizia a scrivere una nuova storia

Lorenzo Bellicini
bellicini@cresme.it

***Lorenzo Bellicini**, è Direttore del Cresme, Centro Ricerche Economiche e Sociali del Mercato e dell'Edilizia.*

[13] *Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale europeo e al Comitato delle Regioni, La dimensione urbana delle politiche dell'Unione Europea - elementi fondanti di una agenda urbana UE*, Bruxelles 18 luglio 2014.

[14] J. Ravetz, *The future of the urban environment and ecosystem services in the UK*, Centre for Urban Resilience and Energy, Manchester University October 2015

PER LA MACROAREA DEL NORD-EST

Il trasporto ferroviario cargo F.V.G.: focus di sintesi

di **PAOLO SARTOR**

Lo studio è stato effettuato per un rilancio della logistica ferroviaria nel Friuli Venezia Giulia ed un accrescimento della competitività del sistema economico-produttivo locale ed un riequilibrio modale nella mobilità delle merci.
In questo articolo pubblichiamo gli obiettivi di sintesi, mentre una analisi completa sarà pubblicato unitamente allo studio operato per l'area del Nord-Ovest.

Gli obiettivi del Focus

Il documento si è prefisso quattro obiettivi nel proporre una riflessione molto pragmatica tesa a formulare delle ipotesi di lavoro per lo sviluppo del trasporto ferroviario cargo in Regione Friuli Venezia G e precisamente:

- dare concreto avvio ad un nuovo modello organizzativo per la fornitura di servizi logistici (posizionamento stradale, carico-scarico, consolidamento merci, stoccaggio temporaneo e servizi accessori) che faccia leva sui nodi logistici (10 Consorzi Industriali, 4 Interporti e 3 Porti) e sui corridoi plurimodali che interessano il Friuli Venezia Giulia e che si ponga in relazione con le aree contermini, nazionali ed estere; tale modello deve essere altresì coerente con il ridisegno della governance territoriale che, nella logica degli indirizzi del Piano regionale di politica industriale, che comporta la creazione di 4/5 piattaforme logistico-industriali a servizio del tessuto produttivo locale e a supporto dell'attrattività, e con le esigenze delle imprese raccordate (sono circa una ventina quelle dotate di raccordo) e dei bisogni delle aziende che ancora non dispongono di collegamento diretto;
- puntare su un sistema tecnologico operativo (quali il progetto Metro-cargo e il progetto industriale "bramme" presentati da vari soggetti operativi) tali da qualificare il sistema ferroviario cargo regionale, tenendo conto delle evoluzioni in atto nel settore della logistica, incluse le alleanze con le imprese MTO; tutto ciò per migliorare la risposta prestazionale e definire un elenco di progetti prioritari per filiera di prodotto e tecnica di trasporto ferroviario cargo. Il soggetto pubblico, in primis la Regione, ha quindi la responsabilità di integrare competenze ed i diversi sistemi modali, nonché di razionalizzare e rendere più efficace il sistema logistico regionale, anche attraverso l'utilizzo di risorse finanziarie per incentivare l'intermodalità nelle due tipiche formule (combinato e intermodale). Il riposizionamento e bilanciamento del traffico merci tra strada e ferrovia è fondamentale anche per incidere sulle esternalità, che di norma si scaricano in termini di impatti e oneri sulla collettività;
- recuperare quote di traffico ferroviario cargo individuando soluzioni e promuovendo azioni mirate di tipo organizzativo e di esercizio (una fra le tante, volte a razionalizzare le operazioni di manovra ferroviarie e di handling – in porto e nelle aree industriali – ed abbassare i relativi costi); servono a questo proposito politiche differenziate di tariffazione delle tracce tra treni a lunga e breve percorrenza, così da rispondere anche al progressivo abbandono da parte della impresa ferroviaria nazionale del traffico diffuso e per contrastare la cosiddetta politica di downsizing sempre più frequentemente adottata da RFI anche nella realtà regionale, con la chiusura di terminal-scali merci, binari di esercizio e di manovra; decisivo in questo ambito risulta, come detto, l'eliminazione delle doppie manovre in alcuni porti, origine di extracosti e perdite di tempo, e che si traducono in una minore possibilità di competere per la ferrovia con il trasporto stradale; a questo proposito, si suggerisce l'affidamento ad un unico soggetto la gestione delle manovre ferroviarie nelle 4/5 piattaforme logistico-industriali, così come si propone di aggregare il traffico diffuso all'interno delle zone distrettuali regionali; all'Amministrazione regionale si richiede l'adozione di strumenti legislativi in attuazione di quelli già in essere, in coerenza con le norme europee ed i criteri della libera concorrenza, che concorrano al trasferimento dalla strada alla ferrovia del maggior quantitativo di merci possibili e del trasporto di merci pericolose, sia per i traffici con origine destinazione nel FVG, che per quelli di puro attraversamento; nel contesto della conferenza Stato-Regioni, la Regione FVG deve proporsi attore attivo nella programmazione europea del settore cargo;
- segnalare alla Regione FVG una serie di possibili azioni di ordine (normativo, procedura-

Il Friuli Venezia Giulia è Regione di frontiera dello sviluppo verso l'Est Europa

le e di sostegno finanziario) e di marketing territoriale all'interno e fuori dal contesto regionale – in accordo con i piani e gli indirizzi di programmazione regionale – mirati a favorire il trasferimento della merce dalla modalità stradale a quella ferroviaria, con azioni di promozione nei confronti del sistema manifatturiero regionale e dei grandi MTO (figure oggi poco presenti nel contesto regionale e dove si segnalano le opportunità di sviluppo del comparto legate alla sottoscrizione di contratti di rete di imprese nel settore del trasporto, logistica e servizi accessori alla spedizione. ●

Paolo Sartor
paolosart@tin.it

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

LA SICUREZZA STRADALE È UN MALE SOCIALE

Una vita umana è uguale a mille vite umane

di **ROCCO GIORDANO**

Riprendo un tema dimenticato: il tema della sicurezza stradale: un tema caro ad ogni utente della strada, ma che soffre di un male generale, oserei dire un "male sociale", che è quello di dibattere e discutere senza "leggere" i comportamenti degli utenti della strada, dai pedoni, ai portatori di handicap, con tutta la fascia variegata degli utenti motorizzati.

3.381 morti nell'anno 2014 deve destare una seria preoccupazione per tutti. Numero questo che richiede una analisi accurata delle dinamiche che hanno caratterizzato i diversi incidenti e su cui torneremo.

Qualche richiamo per non dimenticare! Ricordo quando l'autotrasporto veniva messo ogni giorno sotto accusa con lo slogan: "TIRassassino".

A questo contrapponemmo una campagna in seno al Comitato Centrale dell'Albo che aveva come slogan "Siamo tutti sulla stessa strada TIRispetto".

Questo era lo slogan, ma il messaggio vero era che per la prima volta eravamo riusciti a dimostrare che l'autotrasporto era responsabile solo del 4% del totale dei morti e del 7% del totale dei feriti.

Questi due dati per la prima volta furono letti, registrati e aggiornati in modo univoco dal MIT, ACI e Polizia stradale a Verona. A questo aggiungemmo: 1 morto = 1.000 morti. Significava che avremmo messo in campo ogni sforzo per ridurre i morti anche di una sola unità.

Detto questo è da qualche tempo che registriamo, al di là dei numeri il degrado nei comportamenti da parte degli utenti della strada:

- I pedoni, quanto attraversano la strada sulle strisce, lo fanno come se le strisce bianche fossero una passarella.
- I portatori di handicap trovano sempre più ostacoli sul loro percorso quando è disponibile.
- Le due ruote, non hanno più regole, la strada la utilizzano non secondo le norme di guida, ma si infilano dove c'è spazio. Quando circolano in città danno più l'impressione di un astronauta che pensa di guidare una navicella spaziale, senza tener conto degli altri "umani".
- Il comportamento di guida in autostrada non è nel rispetto dei limiti di velocità.

Per le auto a noleggio, per i taxi, per le auto che noi noleggiamo con conducente, sono utenti che quando circolano sulle strade ogni angolo, ogni segmento della strada, diventa uno spazio utile per il "proprio" spostamento.

Per la sosta e il parcheggio, soprattutto nei centri storici, la doppia fila è d'obbligo!

Per il trasporto merci ogni commento è residuale rispetto a quanto già sottolineato e commentato negli anni. L'intervento da parte delle Pubbliche amministrazioni è il divieto non la ficilitazione della circolazione dei mezzi e facilitazione delle attività collegate.

I vigili urbani sempre più destinati ad altri compiti e quasi sempre sotto organico.

Le forze dell'ordine soffrono degli stessi mali, con l'aggravante che sempre più spesso per le condizioni di emergenza che vivono sono destinati alla security piuttosto che alla safety.

Non affrontiamo il tema delle infrastrutture e del loro livello di sicurezza dato dallo stato d'uso, così come per i semafori e la segnaletica orizzontale e verticale. Gli interventi sono sempre congiunturali non supportati da un attrezzato osservatorio sui flussi.

In queste condizioni e con queste emergenze il trend non fa che salire anche in presenza di una riduzione dei veicoli-km delle auto.

Per poter intervenire in modo mirato bisogna fare una TAC, meglio una risonanza magnetica, ai numeri che ogni anno ci vengono forniti allo scopo di individuare le dinamiche che provocano gli incidenti stradali e i comportamenti dei diversi utenti della strada.

Restituiamo alle forze dell'ordine della polizia municipale, della polizia stradale, l'organizzazione e i mezzi che meritano, risvegliando lo spirito del sacrificio che non sia vanificato da interventi politici spesso astratti e fuori dalle logiche anche del buon senso.

Allo stesso tempo utilizziamo al meglio gli strumenti informativi che sono disponibili "meno alberi di Natale" come dice Sgalla e più funzionalità nei servizi. ●

L'autotrasporto negli anni passati ha fronteggiato attacchi strumentali in tema di sicurezza

ROCCO GIORDANO
rocgior@libero.it

COME CAMBIERANNO LE NOSTRE "ABITUDINI"

Gli ITS possono modificare servizi assicurativi per il trasporto di persone

di **OLGA LANDOLFI**

L'articolo ricapitola la posizione dell'Associazione TTS sulle opportunità e problematiche degli ITS per i servizi assicurativi per il trasporto di persone.
Le considerazioni riportate in questo documento fanno quindi seguito ad una discussione interna all'Associazione tra i player del settore e rappresentano uno stimolo per la ricerca di soluzioni efficienti per il mercato e per la concorrenza.

Contesto di riferimento

Il nostro Paese, grazie alla disponibilità di tecnologie all'avanguardia e alla volontà delle compagnie assicurative che hanno creduto nell'adozione di dispositivi per la valutazione dell'uso e del rischio di ogni assicurato al volante, si trova in una posizione di eccellenza in Europa con oltre 1,5 milioni di black box installate in Italia per soluzioni assicurative di tipo Pay Per Use / Pay As You Drive ("paga quanto usi", "paga come guidi").
Tali soluzioni permettono di stabilire il premio assicurativo in base alla frequenza dei sinistri reali e accertati, all'uso effettivo dell'auto sia in termini quantitativi (es. per km) che di tipologia di utilizzo (ambito urbano, extraurbano o autostradale) oppure, più generalmente, tenendo conto dell'effettivo livello di rischiosità dell'assicurato.
La diffusione di polizze assicurative basate sull'impiego di tali dispositivi, genera un vantaggio "win-win" nel settore. Le compagnie assicurative hanno l'opportunità di contrastare le frodi (false lesioni fisiche, falsi sinistri o sinistri enfatizzati), di disincentivare gli automobilisti che manifestano un'elevata incidentalità e di motivare gli automobilisti virtuosi, adeguando opportunamente i premi assicurativi in base all'effettivo comportamento alla guida dei più meritevoli (compresi i giovani neo-patentati attualmente penalizzati dalle politiche di premio condizionate dalle eccessive frodi).
Il consumatore finale, di conseguenza, può arrivare a pagare un premio RC auto più contenuto e, soprattutto, grazie alla gestione rapida delle emergenze, può godere di un maggiore livello di sicurezza personale in caso di crash del veicolo.
Questi dispositivi assumono quindi una connotazione diversa rispetto al passato, considerati non più come strumenti per l'autorità di sorveglianza per controllare la condotta di guida contro l'interesse dell'assicurato, ma come strumento di assistenza in caso di necessità e di ausilio per la ricostruzione di eventi nell'ambito di una più completa analisi di scenario incidentale.
Inoltre, con l'obbligo da parte dei costruttori di veicoli di dotare tutti i nuovi tipi di autoveicoli a partire dal 31 marzo 2018 di sistemi di eCall di bordo basati sul 112, il settore dei servizi assicurativi potrà sicuramente trarne ulteriori benefici grazie alla possibilità che i nuovi dispositivi di bordo potranno fornire in merito all'utilizzo effettivo dell'auto e monitoraggio del comportamento di guida, oltre che per la gestione immediata delle emergenze in caso di incidenti o necessità.

Quadro normativo

L'utilizzo dell'ITS per i servizi assicurativi è un tema molto seguito dalle Istituzioni nazionali. A titolo di esempio si cita la prima sperimentazione delle "black box" avviata dall'ISVAP (Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni Private e di interesse collettivo, che dal 1 gennaio 2013 è diventata IVASS - Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni) tra il 2007 ed il 2011 che ha riguardato 5 città italiane (Roma, Palermo, Napoli, Milano, Torino).
Nel corso del 2011, la Camera dei Deputati e il Senato della Repubblica si sono interessati al tema del costo crescente della RC Auto in Italia. In particolare, hanno posto grande attenzione al fenomeno delle frodi assicurative e ai "falsi colpi di frusta" ed è stata realizzata una "Indagine conoscitiva sul settore dell'assicurazione di autoveicoli, con particolare riferimento al mercato e alla dinamica dei premi dell'assicurazione per responsabilità civile auto (RCA)".
Il primo step normativo per innovare e regolamentare il settore dei servizi assicurativi è stata la **Legge n. 27 del 24 marzo 2012** relativa a "*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*" che ha introdotto, fra le altre cose, per la prima volta sconti a favore di chi decide di installare la scatola nera o sistemi equivalenti sulla propria auto e di chi accetta di sottoporre il veicolo a ispezione preventiva.

L'obbligo dei costruttori dotare le auto a partire dal 2018 dell'eCall

Le compagnie assicurative possono cambiare i comportamenti degli utenti della strada

In particolare tale legge, all'art. 32 si sofferma sui seguenti aspetti:

- Sconti per l'assicurato che acconsenta all'istallazione di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo. Inoltre tale articolo stabilisce che i costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità devono essere a carico delle compagnie assicurative che devono inoltre praticare una riduzione significativa delle tariffe;
- Necessità di un decreto del Ministro dello Sviluppo Economico, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, per la definizione di uno standard tecnologico comune hardware e software, per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, al quale le imprese di assicurazione dovranno adeguarsi entro due anni dalla sua emanazione;
- Necessità di un decreto dal parte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico, per individuare ulteriori dispositivi oltre alle scatole nere;
- Necessità di definire un regolamento da parte dell'ISVAP (ora IVASS), di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Garante per la protezione dei dati personali, riguardante le modalità di raccolta, gestione e utilizzo, in particolare ai fini tariffari e della determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri, dei dati raccolti dai meccanismi elettronici, nonché le modalità per assicurare l'interoperabilità dei meccanismi elettronici in caso di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione con impresa diversa da quella che ha provveduto a installare tale dispositivo.

Tale Legge definisce quindi la cornice normativa che regolamenta il settore.

Per quanto riguarda i decreti ministeriali sopra citati, il primo è stato notificato dal **Ministero dello Sviluppo Economico** alla Commissione Europea il 6 settembre 2012 ai sensi della direttiva 98/34/CE (TRIS notification number 2012/0521/I - V00T). Oggetto di tale Decreto è la definizione di uno *"standard tecnologico comune hardware e software per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici installati a bordo dei veicoli a cui le imprese assicuratrici dovranno adeguarsi".* Tale Decreto cita espressamente sia il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che il Regolamento ISVAP, di seguito riportati, rispettivamente per i meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo e per i vincoli di interoperabilità.

Il **Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** è stato pubblicato in gazzetta il 25 gennaio 2013, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico, e riguardante l'"*Individuazione dei meccanismi elettronici che registrano l'attività dei veicolo*". Il TAR del Lazio, con la Sentenza N. 03822/2015 del 5 febbraio 2015 depositata in data 5 marzo 2015, si è pronunciato per l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia di tale Decreto.

Il suddetto Decreto prevedeva due articoli:

- art. 1 "Individuazione dei dispositivi e funzioni minime";
- art. 2 "Dotazione dei dispositivi".

Entrambi gli articoli sono stati respinti perché in essi sono stati rilevati requisiti tecnici non giustificati dalle finalità che si perseguono. Il TAR ha evidenziato anche che non sono state stabilite caratteristiche di minima riguardanti i dispositivi equivalenti e ulteriori, rispetto alle scatole nere che, sempre secondo quanto è emerso dalla sentenza del TAR, non sono l'unico dispositivo in grado di svolgere tale attività per le imprese di assicurazione. Inoltre, il TAR evidenzia anche che le scatole nere sono caratterizzate da una rapida obsolescenza rispetto ad altri dispostivi telematici e, in alcuni casi, potrebbero essere sensibilmente meno economiche rispetto ad altre soluzioni tecnologiche offerte dal mercato.

In riferimento alla Legge n. 27 del 24 marzo 2012, è tutt'ora atteso ancora il **Regolamento dell'IVASS** che dovrà stabilire le modalità di raccolta, gestione ed utilizzo dei dati provenienti dai dispositivi elettronici che registrano l'attività del veicolo, nonché le modalità per assicurare l'interoperabilità delle scatole nere in caso di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione con una compagnia diversa da quella che ha provveduto originariamente ad installare l'apparato di bordo. L'IVASS ha predisposto, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico e con il Garante della Privacy, uno schema di Regolamento e ha avviato una fase di consultazione pubblica che si è chiusa il 30 aprile 2013, con l'obiettivo di arrivare ad un Regolamento condiviso con tutti gli stakeholder del settore. La versione finale del Regolamento non è stata ancora pubblicata.

Nel febbraio del 2014 si segnala inoltre la soppressione, con la legge di conversione del Decreto Destinazione Italia di dicembre 2013, dell'articolo 8 contenente "*Disposizioni in materia di assicurazione r.c. auto*", che consentiva alle imprese assicurative la possibilità di praticare una riduzione rispetto alle tariffe stabilite, proponendo all'assicurato l'installazione di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti.

Tale tema è stato poi ripreso nel **DDL Concorrenza** approvato dalla Camera dei Deputati ad

ottobre del 2015, che conferma sconti obbligatori da parte delle imprese assicuratrici sulle polizze nei casi in cui l'automobilista installi una scatola nera, con costi a carico dell'assicurazione. Inoltre la legge prevede che gli automobilisti con scatola nera che non hanno incidenti da cinque anni e vivono in zone in cui la media delle polizze è più alta della loro, possano beneficiare di un ulteriore sconto.
Il DDL Concorrenza è ora al Senato dove sono in fase di discussione i diversi emendamenti presentati da tutte le forze politiche. Il testo è in fase di finalizzazione e dovrebbe delegare alle assicurazioni la gestione degli sconti sulla RC auto per gli automobilisti che adotteranno dispositivi di bordo; mentre l'IVASS si occuperà di verificare la trasparenza delle offerte e di controllare l'effettiva applicazione degli sgravi.
Con l'introduzione di polizze assicurative collegate alle scatole nere e dispositivi equivalenti, pertanto, si può certamente affermare che il quadro normativo riconosce l'importanza e la valenza della tematica ed i risultati che i telematics service provider hanno ottenuto negli ultimi anni con la diffusione di tali soluzioni tecnologiche per il trasporto privato.
Per completezza del quadro sui servizi fruibili attraverso i dispositivi di bordo e strettamente collegati al discorso assicurativo, certamente occorre riportate l'obbligo delle case automobilistiche di dotare tutti i nuovi tipi di veicoli, a partire dal 31 marzo 2018, di **sistemi di eCall di bordo basati sul 112 per la gestione delle emergenze** (Decisione n. 585 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 maggio 2014 sulla diffusione in tutto in territorio dell'Unione Europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile e Regolamento UE 2015/758 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2015 relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo basato sul servizio 112 e che modifica la direttiva 2007/46/CE). Il sistema eCall a bordo dei veicoli deve consentire la chiamata automatica d'emergenza al numero 112 in caso di incidenti stradali gravi. Le informazioni trasmesse permettono di conoscere immediatamente il tipo e le dimensioni dell'operazione di salvataggio necessaria, l'esatta localizzazione dell'incidente, permettendo, quindi, ai soccorsi di raggiungere tempestivamente il luogo dell'evento e salvare vite umane, ridurre la gravità delle lesioni e il costo degli ingorghi.
Tale obbligo pertanto determinerà una maggiore diffusione di dispositivi di bordo che potranno fornire alle imprese assicuratrice ulteriori informazioni in merito all'utilizzo effettivo dell'auto ed del comportamento di guida degli automobilisti, oltre che per la gestione immediata delle emergenze in caso di incidenti o necessità.

Principi di Portabilità ed Interoperabilità

Le polizze assicurative basate sull'uso di dispositivi di bordo tipo black box o equivalenti possono certamente generare un contenimento dei costi soprattutto grazie alla diminuzione delle frodi assicurative, ma anche grazie alla semplificazione dei processi di **portabilità** (cambio del service provider con o senza migrazione della SIM) e l'**interoperabilità** (cambio di compagnia assicurativa).
L'Associazione dei Telematics Service Providers (TSP) ha realizzato uno studio approfondito su queste tematiche tecniche.
In particolare, per la **portabilità** delle SIM gli operatori telefonici propongono il concetto di *SIM embedded* o *SIM on chip* (eUICC = embedded Universal Integrated Circuit Card) inserite nelle scatole telematiche (con o senza possibilità di rimozione) non facilmente accessibile o sostituibile, ma che possa essere modificata. La eUICC consente l'aggiornamento da remoto delle credenziali di accesso alla rete di uno specifico operatore mobile e quindi la sua sostituzione con un diverso operatore mobile in maniera trasparente per l'utente finale.
Se un cliente assicurato intende cambiare compagnia assicurativa, è necessario garantire **l'interoperabilità** per tutti gli attori coinvolti in maniera economicamente sostenibile, trasparente per il cliente assicurato e senza che ci sia la necessità del "fermo veicolo". L'interoperabilità deve essere garantita con o senza la portabilità della SIM embedded.
Per poter garantire la portabilità e l'interoperabilità, secondo la proposta dell'Associazione TSP, è necessario che i dati trasmessi dai differenti service provider alle differenti compagnie siano elaborati e compresi da tutti gli stakeholder coinvolti. Pertanto è essenziale che il protocollo di comunicazione per il Minimum Set of Data sia standard.
A tal scopo si evidenzia che esistono già importanti esempi di protocolli di scambio dati (es. progetto S.I.MO.NE.; protocollo TCP12; eCall, …) che possono essere applicati alla situazione considerata, eventualmente con opportune estensioni, e garantire l'interoperabilità.

Occorre il concorso di tutti i soggetti attori del nuovo modello di business dato dall'uso degli ITS

Considerazioni sui Modelli di business

L'attuale modello di business coinvolge due tipologie di attori:

- **le compagnie assicurative**, che solitamente sono il soggetto che offre e contrattualizza i servizi al cliente finale;
- **i fornitori di servizi telematici** (telematics service providers), che forniscono gli appa-

La diffusione dei dispositivi di bordo può cambiare anche la modalità di gestione del traffico degli Enti locali

rati di bordo e i relativi servizi (raccolta ed elaborazione dei dati, ricostruzione evento, analisi stile di guida, ecc.) alle compagnie assicurative e spesso non sono direttamente collegate al cliente finale tramite un contratto.

Tale modello appare limitato perché da un lato prevede tutti i costi a carico delle compagnie assicurative, dall'altro responsabilizza i fornitori di servizio ad adottare strumenti e processi che consentono di garantire la ricercata interoperabilità/portabilità dei servizi.

Ciò limita il grado di libertà sulla fornitura di contenuti a valore aggiunto, che in un ambito commerciale concorrenziale consentirebbe di diversificare le offerte.

La previsione di un unico modello di business, quindi, frena il mercato e appiattisce la concorrenza caricando le compagnie assicurative di costi non produttivi dovuti anche a problemi di carattere fiscale (es. per le compagnie assicurative l'IVA non è detraibile e quindi è un costo).

È opportuno evidenziare che tale diffusione è stata possibile dal modello di business finora adottato dai Service Provider: le compagnie assicurative e/o i clienti pagano solo il servizio attraverso un canone annuale, compatibile con il premio di polizza, che include tutti i costi di funzionamento e installazione mentre la scatola nera viene offerta in comodato d'uso gratuito. Questo comporta un forte impegno finanziario per i service provider nei primi anni per acquistare le scatole nere e mantenerle in comodato.

La diffusione dei dispositivi tipo black box a bordo dei veicoli circolanti, sia di tipo after market sia di primo impianto (quali i dispositivi per eCall), determina importanti opportunità per la gestione della domanda di mobilità privata ed apre la possibilità di definire nuovi modelli di business.

Ipotizzando una larga diffusione di tali dispositivi sul parco veicoli circolante, le amministrazioni locali che hanno la responsabilità della gestione del traffico e della mobilità possono adottare, grazie alle tecnologie ITS di ultima generazione basate sul colloquio tra veicoli dotati di on board unit (tipo black box) ed i centri di controllo della mobilità locale, politiche di gestione della domanda di mobilità quali road pricing, congestion charging ed altre, superando il concetto ormai limitativo della ZTL basata sulla sola infrastruttura fissa ed al contempo fornendo agli automobilisti servizi a bordo di infomobilità. L'interesse degli enti locali a queste soluzioni tecnologiche apre la rosa degli stakeholder a nuovi soggetti che possono diventare attori nel modello di business insieme ai singoli cittadini automobilisti ed in sinergia con le compagnie assicurative ed i telematics service providers.

Diviene quindi essenziale approfondire la tematica dei modelli di business coinvolgendo anche:

- automobilisti;
- telematics service providers;
- compagnie assicurative;
- IVASS;
- enti locali;
- case automobilistiche.

Considerazione conclusive

Dalla disamina del quadro normativo effettuato emerge una situazione incompleta: la Legge n. 27 del 24 marzo 2012 relativa a "*Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività*" non è stato di fatto attuata a causa della mancanza ad oggi del Regolamento IVASS e del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che è stato annullato dal TAR a marzo del 2015.

L'auspicio è che il DDL Concorrenza in fase di discussione al Senato possa essere finalizzato al più presto in modo da procedere, secondo quanto previsto dal Libro Bianco sui Trasporti, verso la piena applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga", facendo in modo che il settore privato possa generare entrate e garantire i finanziamenti per investimenti futuri per il miglioramento della mobilità.

TTS Italia ritiene dunque necessaria la definizione di una strategia nazionale che consenta di cogliere l'opportunità che si presenta grazie alla già larga diffusione dei dispositivi di bordo dei veicoli per i servizi assicurativi, ma anche ipotizzando uno scenario di medio periodo in cui i veicoli saranno dotati di dispositivi di primo impianto installati dalle case costruttrici.

Un impulso importante allo sviluppo di tale settore verrà fornito a partire dal 31 marzo 2018 quando ci sarà l'obbligo per le case automobilistiche di dotare tutti i nuovi tipi di veicoli di sistemi di eCall di bordo basati sul numero unico nazionale 112 per la gestione delle emergenze. Di conseguenza, ogni nuovo veicolo sarà sempre connesso e quindi l'automobilista potrà disporre di servizi di gestione delle emergenza, ma anche di servizi assicurativi pay per use / pay as you drive, servizi di informazioni sulla mobilità, informazioni legate al contenimento ed al controllo dei consumi energetici che altrimenti non sarebbero attuabili.

Considerato l'attuale situazione del parco circolante che vede un elevato numero di disposi-

tivi after market già installati per le polizze RC auto, TTS Italia ritiene necessario sottolineare che l'introduzione di nuove normative / standard, dovrà tenere in considerazione le funzionalità già disponibili di tali apparati e l'eventuale adeguamento in relazione alla loro conformità.
TTS Italia è disponibile ad avviare eventualmente un Gruppo di Lavoro specifico su questo tema, attraverso il coinvolgimento degli enti locali che hanno aderito alla piattaforma, delle imprese del settore associate e coinvolgendo inoltre i rappresentanti di tutti gli altri stakeholder che intervengono nella catena del valore. ●

Olga Landolfi
presidente@ttsitalia.it

***Olga Landolfi**, laureata in ingegneria. Segretario generale TTS Italia. Esperta di temi di informatica e telematica applicata ai trasporti.*