

Sistemi di Logistica *Numero Speciale*

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA

Numero Speciale

Supplemento a

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

NUMERO SPECIALE

a cura di Rocco Giordano

Il Piano industriale delle Ferrovie dello Stato per il decennio 2017-2026

L'Accordo Trenitalia-SAP

Il programma di FS-Sistemi Urbani

Il Ponte sullo Stretto

La lettura funzionale del territorio

Occasioni per ridisegnare

lo sviluppo del Paese

Le Ferrovie dello Stato puntano a dare risposte funzionali per una mobilità integrata

Nei giorni scorsi c'è stato un fitto calendario di incontri promossi da Ferrovie dello Stato e da due Società del Gruppo Trenitalia e Sistemi urbani ai quali è stata invitata a partecipare la Giordano Editore.

Questo ci consente di fare il punto sulle strategie che le Ferrovie dello Stato stanno ponendo in campo per dare una "sterzata" alla politica della mobilità del Paese.

Per anni abbiamo sottolineato i maggiori costi che il Paese sopporta a causa delle inefficienze delle infrastrutture dovute ad una scarsa connettività delle reti e per lo scollamento profondo che si è venuto a determinare tra politiche del territorio e quelle dei trasporti, aggravato dalla difficile situazione economico-finanziaria in cui si trovano le aziende di gestione dei servizi pubblici.

Nella logica del Piano industriale delle Ferrovie dello Stato c'è il "concetto" di un Paese da ridisegnare attraverso la politica di interventi che necessita però di una pre-condizione: le scelte politiche che saranno definite in attuazione del Piano industriale elaborato da FS in coerenza con l'Accordo in itinere con ANAS, non sia stravolto attraverso i contratti di programma e quelli di servizio che seguiranno.

Il compito di Trenitalia, in pari tempo, è quello di compattare le strategie di servizi con uno sforzo che non è semplice né agevole e che riguarda il rilancio dei diversi settori di servizi, in particolare il trasporto merci ferroviario e la logistica strategica.

Il compito di sistemi urbani è di ridisegnare i nodi per agevolare il riequilibrio del territorio, da attivare attraverso una forte connessione delle reti.

Piano industriale FS 2017-2026

Migliora la connettività delle reti per l'accessibilità dei territori

Le scelte di politiche dei trasporti, soprattutto in ordine agli investimenti, sono un "must" della politica economica del Paese perché può indirizzare gli orientamenti strategici volti a sostenere il processo di crescita economica, attenuandone gli squilibri. Questo richiede innanzitutto una qualificazione della spesa pubblica che tenga conto in via primaria dei problemi posti dalle tendenze demografiche e dalle differenze territoriali.

Il Piano industriale FS può ridisegnare la geografia economica del Paese

L'aumento e miglioramento della connettività delle reti può cambiare il destino dei territori

L'obiettivo resta quello di parificare i livelli di vita tra le varie parti del territorio, anche favorendo la coesistenza di modelli diversificati: modelli che anche se diversificati non devono risultare trancianti, come nel caso del Mezzogiorno del Paese.

Strumentale al conseguimento di questo obiettivo è la garanzia di una più ampia mobilità della popolazione, come pure delle merci e delle informazioni tra le varie parti del territorio. Garanzia che implica di utilizzare i trasporti come strumento che concorre a risolvere anche quei problemi dello sviluppo economico e territoriale che non necessariamente si manifestano come problemi di traffico e che presuppone uno stretto coordinamento con la politica territoriale.

Nei processi che hanno condotto all'attuale assetto del territorio, si è assistito ad uno sviluppo degli insediamenti scollegato da qualsiasi riferimento con i trasporti, il che ha generalmente creato una sproporzione tra domanda di mobilità e capitale infrastrutturale disponibile. L'assenza di adeguati investimenti diretti verso i settori che producono i trasporti a costi unitari decrescenti (ferrovie, metropolitane, cabotaggio) e verso infrastrutture di raccolta ed organizzazione del traffico (centri intermodali, stazioni di interscambio) ha determinato un abbassamento della produttività economica del trasporto, sia passeggeri che merci, a vantaggio dei settori (trasporto merci su strada e trasporto individuale) i cui costi sono più facilmente trasferibili sul consumatore finale.

Per questo è necessario abbandonare approcci settoriali e congiunturali con l'obiettivo di soddisfare la domanda in atto, trascurando di considerare gli effetti che l'offerta finisce per esercitare sull'orientamento dello sviluppo economico e, quindi, della domanda futura.

Occorre migliorare per questo la connettività del sistema, creando reti di interdipendenza che consentono di intensificare le reciproche interazioni come condizione per attenuare la dipendenza dai pochi nodi che risultano tutti concentrati nelle grandi aree urbane.

L'aumento della connettività delle reti è fondamentale per assecondare il passaggio da una struttura territoriale «ad albero» caratterizzata da forti effetti di dominazione e rigide dipendenze gerarchiche, ad una struttura più reticolare, anche perché alle variazioni di connettività dovute allo sviluppo ineguale dei trasporti si associano alcune delle principali strozzature e penalizzazioni che hanno ostacolato la diffusione dello sviluppo del Paese.

La necessità di sostenere politiche volte al rafforzamento della connettività dei sistemi di trasporto si sostanzia essenzialmente:

- nella rivalutazione del trasporto ferroviario con programmi di realizzazione di linee veloci che consentono di allacciare i sistemi urbani intermedi;

- nel rafforzamento soprattutto della viabilità ordinaria con investimenti appropriati, soprattutto nella rete delle strade statali;
- nella gestione integrata dei servizi door to door;
- nel potenziamento dei trasporti pubblici su gomma.

Negli anni è venuto a mancare il coordinamento tra importanti interventi settoriali, quali gli investimenti nelle grandi infrastrutture urbane, la ristrutturazione dei centri metropolitani e le politiche dei trasporti.

In questo quadro di politiche da recuperare il Piano industriale decennale delle Ferrovie dello Stato ha due elementi distintivi il tempo degli interventi e il programma di mobilità integrata.

In dieci anni è possibile dare attuazione ad interventi complessi come il riordino dei nodi delle grandi aree metropolitane e dare attuazione a politiche di intervento integrate capaci di portare a sistema la rete dei servizi dalla lunga distanza all'ultimo miglio. Resta a nostro avviso da valutare attentamente la concreta attuazione di questi atti di indirizzo aziendali quando sarà data attuazione attraverso il Contratto di programma (per gli investimenti) e dei servizi che Ferrovie dello Stato definisce con il Governo.

Il Piano industriale delle Ferrovie presentato dalla Presidente Ghezzi e dall'Amministratore delegato Mazzoncini è robusto! 73 miliardi destinati alle infrastrutture; 14 di materiale rotabile e 7 allo sviluppo tecnologico. Di queste risorse necessarie molti sono gli importi disponibili.

Certamente gli investimenti saranno sottoposti ad uno "stress" di richieste da parte del territorio in alcuni casi anche confliggenti, ma quello che è importante è che da parte di RFI ed Italferr, i due capisaldi delle politiche di attuazione degli investimenti, non si ceda a lusinghe di tipo politico-istituzionale, così come nella definizione delle priorità di intervento, non ci si affidi a studi di marketing analizzati non sulla base di conoscenze di politiche integrate dei trasporti ma nella sola convinzione che binari da 750 metri siano la risoluzione di tutti i problemi come si pensa di fare per i porti!

Ai fini della valutazione degli effetti territoriali associabili agli interventi sui trasporti, si ribadisce l'importanza fondamentale che assume la connettività, e ciò almeno per due ordini di ragioni:

- l'aumento della connettività delle reti di trasporto è la condizione fondamentale per assecondare la formazione di una struttura territorialmente più reticolare, ai fini di una migliore diffusione dello sviluppo;
- il link attraverso il quale si stanno allungando sul territorio gli effetti della riduzione dei tempi del Frecciarossa su alcune città poco o scarsamente servite quali Potenza-Matera-Siena, ecc., con un servizio dedicato, è la strada su cui FS deve poter arrivare a definire politiche integrate per la mobilità.

Nei prossimi 10 anni saranno spesi 73 miliardi in infrastrutture, materiale rotabile e sviluppo tecnologico

L'Accordo FS-Anas è il punto di partenza di politiche condivise per la mobilità

L'attenzione delle misure di connettività, implica che è necessario:

- esplorare adeguatamente le possibilità di riqualificare le reti dei collegamenti interurbani affidati alla viabilità ordinaria, con investimenti che potrebbero forse, in molti casi, essere alternativi a quelli autostradali, decongestionando le aree sovraccariche ed offrendo una migliore diffusione dei valori d'accessibilità e di connettività;
- verificare le ipotesi di miglioramento delle connessioni dei sistemi urbani minori con i circuiti nazionali, soprattutto attraverso l'impiego dei servizi di trasporto locale più efficienti in termini di affidabilità e di intensità di servizio.

L'Accordo Ferrovie dello Stato-Anas è il punto di partenza importante per politiche condivise, ispirate a due principi di base: realizzare opere che servono e non solo grandi opere; realizzare opere funzionali compatibili con il livello dei costi.

Sarebbe un vero peccato realizzare opere "esteticamente" belle, ma poco funzionali e molto costose.

A nostro avviso ci sono due punti che vanno ancora attentamente chiariti e definiti per evitare di ingessare il Piano industriale.

Il rapporto Stato-Regioni per quanto riguarda i trasporti. Non sappiamo ancora quale sarà il destino del Titolo V; la nostra convinzione è che al di là degli aspetti istituzionali quello che è importante è che nelle politiche di intervento regionali e nazionali di contesto si dia maggiore peso alle politiche strutturali e meno a quelle congiunturali!

Gli aspetti di gestione dei servizi, che resta il tallone di "Achille" delle possibili condizioni di mobilità soprattutto nelle grandi città del Mezzogiorno d'Italia.

Trenitalia-SAP

Verso un'azienda digitale

Il secondo incontro sempre organizzato da Ferrovie dello Stato è stato quello di Pietrarsa-Portici il 29 settembre ultimo scorso, dove sono state presentate le innovazioni dedicate alla gestione dei servizi da parte di Trenitalia grazie al miglioramento di efficienza degli standard operativi nella manutenzione dei treni e soluzioni e dispositivi di smart equipment e tecnologie internet di intesa con SAP.

La manutenzione dinamica che utilizza la tecnologia IoT di SAP permette infatti di ricavare in tempo reale dati generati da sensori, conferendo in tale modo una lettura dinamica dei dati e delle informazioni migliorando in tal modo il futuro digitale dei trasporti.

Barbara Morgante, ha così sintetizzato l'importanza dell'Accordo SAP, l'impegno è tenere la corda tesa sul processo di innovazione continua dei servizi e modalità operative.

Questo impegno, noi auspichiamo che sia esclusivo, sia rispetto alle reti che ai servizi non solo di lunga distanza, ma anche per i servizi regionali e per il trasporto delle merci, settore quest'ultimo dove l'impegno è maggiore.

In questo modo Trenitalia sarà sempre più un'azienda orientata al cliente, capace di tenere sotto controllo i costi operativi di una flotta di 30.000 locomotive, treni elettrici e leggeri, materiale rotabile per trasporto passeggeri e merci e con più di 8.000 treni in viaggio ogni giorno sulla rete. L'obiettivo non è solo quello di migliorare il servizio, ma anche quello di ridurre i costi di manutenzione dell'8-10%.

Questa collaborazione Trenitalia-SAP resta a nostro avviso il primo passo per un riordino dei processi informativi e di analisi delle attività del Gruppo FS nel solco dell'auspicato progresso tecnologico previsto dal Piano industriale FS, per rendere il tema delle scelte meno settoriale e più di politica economica.

FS-Sistemi Urbani

Per ridisegnare il territorio

Per il territorio è necessaria una rilettura funzionale della geografia delle reti sia per le relazioni internazionali che quelle interne.

La rilettura del territorio in termini di geografia funzionale richiede una attenta analisi dei comportamenti delle famiglie e delle imprese, ma soprattutto delle evoluzioni dei diversi settori produttivi. Il Paese è sempre più assemblatore e meno trasformatore con una occupazione che diminuisce nel manifatturiero ed aumenta per il settore del commercio e servizi con forti processi deurbanizzazione, suburbanizzazione e conurbazione. Infatti è noto che fenomeni di concentrazione/diffusione sul territorio degli insediamenti produttivi e commerciali e abitativi assegnano uno schema delle dinamiche dello sviluppo che le infrastrutture e servizi di mobilità possono sostenere, correggere, o limitare.

Questo è lo sforzo che oggi viene richiesto alle Ferrovie dello Stato di intesa con ANAS.

Questi meccanismi di coerenza tra l'azione privata e quella pubblica, che in linea di principio presiedono allo sviluppo del territorio nelle sue diverse fasi, non sono stati assicurati al meglio nell'esperienza italiana. Al riguardo, infatti, sono essenzialmente due le specificità: una di ordine temporale e l'altra di ordine spaziale.

La collaborazione Trenitalia-SAP rappresenta il futuro digitale dei servizi delle Ferrovie dello Stato

L'accessibilità del territorio richiede servizi integrati di mobilità diffusa che passa attraverso il riordino dei grandi nodi

Sul piano «temporale» l'esperienza dell'evoluzione insediativa in Italia presenta, nel suo complesso, uno sfasamento pluriennale rispetto alle più dinamiche realtà europee.

E' necessario per questo un maggiore sforzo di personalizzazione delle tipologie di intervento, ma d'altro canto l'esistenza di zone a diverso livello di sviluppo, può rappresentare un vantaggio se gli attori locali dell'economia e del territorio si impegnassero a trarre profitto dalle expertices e dal know-how già accumulato altrove.

Sul piano «spaziale», tutte le diverse aree del Paese scontano un gap nell'orientamento dell'azione pubblica a supporto del ciclo urbano corrispondente: le dotazioni infrastrutturali non sono state prontamente realizzate nella fase di urbanizzazione; ha difettato la *governance* del sistema territorio-trasporti soprattutto sui nodi urbani.

Nella logica dell'accessibilità, le scelte di intervento prioritarie sulle infrastrutture sia materiali che immateriali, vanno operate alle luce di tre grandi temi.

Polarizzazione vs diffusione dello sviluppo. Dal punto di vista delle infrastrutture, dei trasporti, sono due approcci completamente diversi: una cosa è scegliere di servire fenomeni di sviluppo ad altissima concentrazione, altra è scegliere di servire fenomeni ad ampia diffusione. La redditività, anche pubblica, di investimenti fatti in aree a larga diffusione, è inevitabilmente più bassa, ma se simili investimenti attivano lo sviluppo, potrebbe essere ugualmente una scelta sensata.

La scelta è ancora più sensata quando le infrastrutture che si realizzano sono quelle che servono.

Specializzazione settoriale e integrazione di filiere produttive. Tutto il filone della logistica distrettuale ha a che fare con il tema della concentrazione settoriale: se vogliamo riuscire ad utilizzare modi di trasporto che richiedono economie di dimensioni molto alte, quindi ferrovia e mare, in modo da non penalizzare la strada, è sicuro che la specializzazione settoriale e l'integrazione di filiera sono fattori vincenti.

Le specializzazioni di filiera richiedono un processo di "cultura" logistica che in verità nel nostro Paese ancora non si coglie.

Non è pensabile che tutti possono fare tutto, come nel caso dei porti.

Processi di pianificazione territoriale delle infrastrutture che si manifestano nelle diverse Regioni, nei diversi territori italiani, in altre parole le «procedure» da attivare devono essere capaci di ottimizzare le scelte tra governo centrale e governo regionale, in un'ottica di coerenza con le politiche comunitarie.

Sistemi Urbani nell'incontro di Pietrarsa del 7 ottobre, con l'Amministratore delegato De Vito ha fatto il punto sulla strategia di inter-

venti con un focus mirato sul nodo dell'Area metropolitana di Napoli e sulle più importanti iniziative a scala regionale ed interregionale, come la Napoli-Bari. E' seguito un dibattito molto partecipato da parte dei diversi Organismi in rappresentanza delle istituzioni e dei settori produttivi ed economici. Il laboratorio QVQC ha il compito, alla luce del dibattito, di analizzare e proporre soluzioni di intervento nella logica del Piano industriale delle Ferrovie dello Stato e dell'intesa con ANAS, tenendo conto delle esigenze del territorio di riferimento.

Il Ponte sullo Stretto per riposizionare l'Italia a scala mondiale

Negli ultimi anni si sta determinando un "conflitto" tra flussi di traffico e luoghi di generazione e destinazione degli spostamenti passeggeri e merci che i programmi di intervento di diversi livelli istituzionali nazionale ed europeo non riescono ancora a governare.

Le politiche di intervento sul piano economico-finanziario e di investimento che interessano i diversi settori economici ignorano molto spesso il ruolo rilevante che ricopre il settore dei trasporti e logistica.

A scala mondiale i forti cambiamenti nelle economie di sviluppo e le evoluzioni sia dimensionali che gestionali delle grandi società, soprattutto marittime stanno riposizionando sul piano geo-economico e geo-politico i diversi continenti:

- America del Nord - Oggi a forte valenza di innovazione e ricerca con produzione ad alto valore aggiunto e mercati ad alti consumi può contare su un sistema di scambi organizzato e virtuoso;
- Europa del Nord - Area di produzione a valore aggiunto e mercati di consumo ha il suo punto di forza nella portualità e la logistica grazie ai porti del Nord Europa;
- Area Euro asiatica data dai Paesi dell'Est-Emirati Arabi - Area con forte presenza di giacimenti di petrolio e metano che dispone di oleodotti e gasdotti attraverso i quali alimenta aree economiche importanti, europee e asiatiche;
- Continente africano - Area con i più grandi giacimenti minerali di materie prime che vede fortemente intensificati gli investimenti nel settore dei trasporti nell'area mediterranea.

L'Italia si colloca nella nuova geografia dello sviluppo come area di produzione con strutture di PMI e area di consumi che non riescono a sfruttare i vantaggi del posizionamento geografico rispetto al mercato degli scambi in quanto fortemente penalizzata dalla catena

Il Ponte sullo stretto rappresenta il link tra l'Europa e l'Africa mediterranea ed un passo importante della supply chain world

Il Ponte con un fronte portuale da Messina ad Augusta riposiziona tutto l'asse del Mediterraneo

delle Alpi e dalla debolezza del sistema economico infrastrutturale del Mezzogiorno.

In questo contesto, così schematizzato occorre un nuovo modello concettuale, partendo dalla prospettiva che il trasporto non è l'obiettivo finale, ma diventa sempre più il mezzo per incrementare il benessere economico e sociale migliorando la accessibilità dei territori e la connettività delle reti.

In questo modo viene dato ai trasporti una chiave di lettura "diversa" che è quella del suo finalismo economico!

Il richiamo al finalismo economico dei trasporti significa rafforzare i collegamenti con le valutazioni di interdipendenza tra i diversi settori, facendo assumere all'economia dei trasporti, sia nelle scelte pubbliche, che per quelle di indirizzo dei settori privati rilevanza di politica economica.

Il Ponte sullo Stretto è una scelta di politica economica dei trasporti che deve puntare ad un rafforzamento delle nostre economie degli scambi nell'area del Mediterraneo.

Il Ponte, con un fronte portuale unico che va da Messina ad Augusta deve essere concepito come una sola piattaforma con una retroportualità che è destinata a zone di libero scambio che investe la Sicilia e la Calabria per risalire lungo l'asse del Mezzogiorno d'Italia.

Solo in questo modo l'Italia si posiziona come "Piattaforma logistica naturale nel mezzo del Mediterraneo".

Il bacino del Mediterraneo di fatto è una infrastruttura naturale in cui transita il 19% dell'intero traffico mondiale a costo zero ed ove si posizionano ben 80 porti di rilevanza internazionale.

Un bacino che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi e che nel 2020 rappresenterà un mercato potenziale di oltre 500 milioni di persone.

In questa logica il Nord Africa deve essere pensato come un'opportunità, non come un pericolo.

Per intercettare i flussi di traffico crescenti, è necessario dotarsi di infrastrutture adeguate che consentono agli hub di integrarsi nella filiera logistica del trasporto door to door.

Il Ponte sullo Stretto è una infrastruttura adeguata se pensata come link tra due aree economiche, Nord Africa ed Europa!

Come leggere il territorio nazionale

Allo scopo di fornire il nostro contributo allo sforzo in atto sulle politiche infrastrutturali e del territorio, pubblichiamo uno stralcio del lavoro¹ in corso sulla nuova geografia funzionale.

Quando un Paese pensa funzionalmente piuttosto che politicamente si concentra su come ottimizzare terra, lavoro e capitale, come aggregare spazialmente e come connettersi ai mercati globali.

Le infrastrutture connettive in particolare quelle che attraversano i confini sovrani acquistano proprietà speciali e diventano qualcosa di più di un collegamento stradale o di una linea ferroviaria.

Diventano utilities comuni co-governate. Questo è per richiamare l'attenzione sulla nostra capacità a dare risposte alla Torino-Lione, ai collegamenti con la Svizzera per il Gottardo e con l'Austria per il Brennero.

La "vecchia" lettura del territorio

I distretti industriali negli anni sono stati eletti, come elemento primario dello sviluppo del territorio. Definiti come entità socio-territoriali costituite da una comunità di imprese e di persone unite, oltre che da relazioni territoriali, anche dai legami socio-economici che tale compresenza genera.

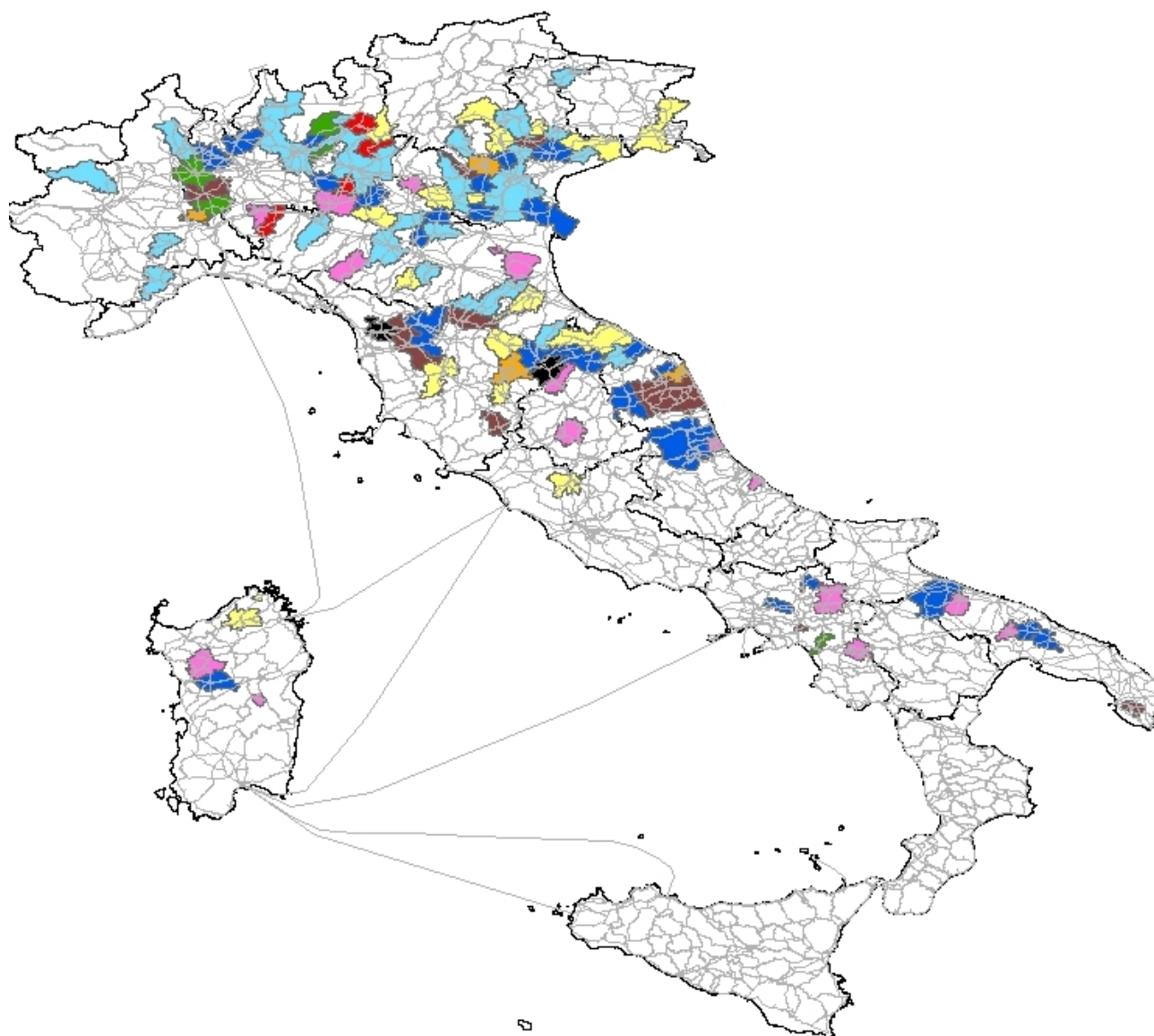
La individuazione dei distretti industriali dell'Istat parte dalla selezione dei SLL caratterizzati dalla presenza di micro, piccola e media impresa, con una elevata concentrazione territoriale di occupazione manifatturiera focalizzata in un'industria principale, essendo le altre industrie secondarie complementari (dal lato dell'occupazione) o ausiliarie (dal lato della produzione).

Le imprese del distretto si caratterizzano per essere numerose e di modesta dimensione. Ciò non implica che non vi possano essere anche imprese abbastanza grandi ma la loro crescita "fuori scala" può causare una modifica nella struttura "classica" di distretto. Per la definizione di piccola e media impresa, in accordo con la disciplina comunitaria, si è fatto riferimento alle unità produttive con meno di 250 addetti. A partire dai Sistemi Locali del Lavoro (SLL), sulla base dell'analisi della loro specializzazione produttiva, come emerge dai dati delle unità economiche rilevati nel 2011 attraverso il 9° Censimento generale dell'industria e dei servizi, l'Istat ha identificato 141 distretti industriali. Rispetto al 2001, il numero di distretti industriali diminuisce di 40 unità.

La lettura del territorio va pensata e realizzata in modo dinamico per puntare allo sviluppo del Paese in modo funzionale

¹ Porti, retroporti e distretti economici alle dimensioni internazionali. Confcommercio - Imprese per l'Italia, giugno 2015.

Figura 1.1. I distretti industriali



- Rete stradale
- Beni per la casa
- Gioielleria, oreficeria, strumenti musicali, ecc.
- Industria chimica, petrolchimica, prodotti in gomma e materie plastiche
- Industria meccanica
- Industria metallurgica
- Industrie alimentari
- Industrie cartotecniche e poligrafiche
- Pelli, cuoio e calzature
- Tessile e abbigliamento

Diminuisce il numero dei distretti industriali è il segno del cambiamento dell'economia

I distretti industriali costituiscono circa un quarto del sistema produttivo del Paese, sia in termini di numero di SLL (il 23,1% del totale), sia di addetti (il 24,5% del totale), sia di unità locali produttive (il 24,4% del totale). L'occupazione manifatturiera distrettuale rappresenta oltre un terzo di quella complessiva italiana, in linea con quanto osservato 10 anni fa. All'interno dei distretti industriali risiede circa il 22% della popolazione italiana.

Aumenta l'estensione e la dimensione demografica ed economica dei distretti. Ogni distretto, in media, è costituito da 15 comuni (13 nel 2001), abitato da 94.513 persone (67.828 nel 2001) e presidiato da 8.173 unità locali (6.103 nel 2001) che assorbono 34.663 addetti (26.531 nel 2001).

Nonostante la diminuzione della quota di occupazione manifatturiera assorbita dai distretti industriali (dal 70,9% nel 2001 al 65,8% nel 2011), il settore manifatturiero italiano si conferma caratterizzato dal modello distrettuale. I distretti industriali costituiscono infatti il 64,1% dei SLL prevalentemente manifatturieri e assorbono il 65,8% degli addetti dell'industria manifatturiera.

Il maggior numero di distretti (45) è localizzato al Nord-est, tradizionalmente l'area territoriale di riferimento del modello distrettuale italiano. Nel Nord-est oltre due terzi dei SLL corrispondono a distretti industriali. Il Nord-ovest presenta 37 distretti (il 58,7% dei propri SLL) e il Centro 38 (il 71,7%). Nel Sud sono presenti 17 distretti, concentrati in Puglia (7), Campania (6) e Abruzzo (4), mentre nelle Isole sono concentrati unicamente in Sardegna, dove tutti i sistemi locali manifatturieri hanno le caratteristiche distrettuali (4). I distretti del Made in Italy sono 130, ben il 92,2% dei distretti industriali del Paese; sono maggiormente presenti nei settori della meccanica (il 27,0%), tessile-abbigliamento (22,7%), beni per la casa (17,0%) e pelli, cuoio e calzature (12,1%).

Lombardia e Veneto insieme assorbono il 60,4% dell'occupazione manifatturiera distrettuale (rispettivamente il 33,7% e il 26,7%); seguono Toscana (9,9%), Emilia-Romagna (9,4%) e Marche (8,7%). Insieme queste cinque regioni assorbono l'88,3% dell'occupazione manifatturiera dei distretti industriali del Paese. Quote analoghe si registrano se si considera l'occupazione complessiva.

La lettura del territorio in questo modo da uno "spaccato" che concentra lo sviluppo in 5 regioni italiane, sia dal punto di vista delle imprese che degli addetti.

Prospetto 1.1. Addetti nei distretti industriali e in altri sistemi locali del lavoro. Anno 2011 e 2001, valori assoluti e valori percentuali

Sistemi locali del lavoro	Totale addetti						
	Valori assoluti				Valori percentuali		
	2011	2001	Var. 2011/2001	Var % 2011/2001	2011	2001	Var % 2011/2001
Distretti industriali	4.887.527	4.802.081	85.446	1,8	24,5	24,7	-0,2
SLL manifatturieri non distrettuali	2.592.681	2.111.128	481.553	22,8	13,0	10,9	2,1
SLL non manifatturieri	12.466.742	12.497.347	-30.605	-0,2	62,5	64,4	-1,9
ITALIA	19.946.950	19.410.556	536.394	2,8	100,0	100,0	0,0
Sistemi locali del lavoro	Di cui addetti manifatturieri						
	Valori assoluti				Valori percentuali		
	2011	2001	Var. 2011/2001	Var % 2011/2001	2011	2001	Var % 2011/2001
Distretti industriali	1.504.490	1.904.066	-399.576	-21,0	37,9	38,8	-1,0
SLL manifatturieri non distrettuali	781.788	781.689	99	0,0	19,7	15,9	3,7
SLL non manifatturieri	1.688.294	2.220.560	-532.266	-24,0	42,5	45,3	-2,8
ITALIA	3.974.572	4.906.315	-931.743	-19,0	100,0	100,0	0,0

Fra il 2001 e il 2011 si è ridotto il peso percentuale dei distretti sui sistemi locali manifatturieri, passando dal 67,3% al 64,1%, così come l'occupazione complessiva, dal 69,5% al 65,3%, e il livello dell'occupazione manifatturiera, dal 70,9% al 65,8%. Questi andamenti sono confermati anche dal fatto che gli addetti manifatturieri dei distretti sono diminuiti più di quanto siano diminuiti nelle altre aree del Paese. D'altronde, le migliori performance sul piano occupazionale sono state registrate dai sistemi locali del lavoro manifatturieri non distrettuali, che meglio hanno assorbito gli effetti della crisi e della ristrutturazione produttiva; in questi sistemi locali, contraddistinti da unità produttive maggiori di 250 addetti, l'occupazione complessiva è aumentata del 22,8% tra il 2011 e il 2001 mentre gli addetti manifatturieri sono rimasti inalterati.

Al contempo resta invariato il peso specifico distrettuale nell'economia italiana (Prospetto 1.1). Infatti, la diminuzione del numero di distretti e addetti si inserisce nel più generale andamento occupazionale e nella ristrutturazione avvenuta nel Paese nel decennio considerato. Di conseguenza, rispetto al 2001, a fronte della diminuzione nel loro numero, i distretti mantengono la stessa quota di unità locali che vi operano (24%), di addetti che vi lavorano (25%) e di residenti (22%) e vedono diminuita di poco la loro connotazione manifatturiera: le unità locali manifatturiere rappresentano il 34% nel 2011 contro il 36% nel 2001 e gli addetti alle unità locali manifatturiere rappresentano il 38% contro il 39% nel 2001.

Prospetto 1.2. Distretti industriali - Evoluzione principali indicatori. Anno 2011 e 2001, valori assoluti e valori percentuali

	Numero				% su SLL manifatturieri			% su SLL totali		
	2011	2001	Var. 2011/2001	Var. % 2011/2001	2011	2001	Var. % 2011/2001	2011	2001	Var. % 2011/2001
Distretti	141	181	-40	-22,1	64,1	67,3	-3,2	23,1	26,5	-3,4
Unità locali	1.152.429	1.104.663	47.766	4,3	66,5	70,7	-4,2	24,4	24,3	0,1
Addetti	4.887.527	4.802.081	85.446	1,8	65,3	69,5	-4,1	24,5	24,7	-0,2
Unità locali manifatturiere	164.737	210.081	-45.344	-21,6	71,4	76,3	-5,0	34,3	35,6	-1,2
Addetti alle unità locali manifatturiere	1.504.490	1.904.066	-399.576	-21,0	65,8	70,9	-5,1	37,9	38,8	-1,0
Numero comuni	2.121	2.275	-154	-6,8	57,0	63,2	-6,2	26,2	28,1	-1,9
Popolazione	13.326.320	12.276.845	1.049.475	8,5	63,9	67,3	-3,4	22,4	21,5	0,9

Negli ultimi anni il sistema Paese si va identificando sempre più come meno manifatturiero rispetto agli anni passati.

Se si analizza il numero dei distretti industriali nel periodo 2001-2011 c'è stata una riduzione del 22%, 141 rispetto a 181 del 2001 con un numero di addetti che è passato da 1.904.000 del 2001 a 1.500.000 circa del 2011, con una riduzione del 21%.

Se si analizzano viceversa i sistemi locali di lavoro si ha che il numero di addetti nei distretti industriali registra 6.900.000 occupati circa, contro i circa 12,5 milioni di occupati nel SLL non manifatturiero.

Il Paese assume sempre più la caratterizzazione rispetto ai SLL meno fatturiero e più orientato ad altre attività, commercio e servizio.



Il giorno 27 settembre u.s. sono stati consegnati a Roma i primi attestati in Trasporti e Logistica a completamento del Master di 1° livello organizzato dalla Unitelma Sapienza e Giordano Editore.

Prospetto 1.3. Addetti nei Distretti industriali per regione e ripartizione geografica. Anno 2011 e 2001, valori assoluti e valori percentuali

Regioni e ripartizioni geografiche	Valori assoluti		Valori percentuali	
	Addetti	Di cui addetti manifatturieri	Addetti	Di cui addetti manifatturieri
Piemonte	187.566	58.700	3,8	3,9
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	-	-	-	-
Lombardia	1.609.898	506.261	32,9	33,7
Trentino-Alto Adige/Südtirol	16.581	4.138	0,3	0,3
<i>Prov. aut. di Bolzano/Bozen</i>	-	-	-	-
<i>Prov. aut. di Trento</i>	16.581	4.138	0,3	0,3
Veneto	1.278.439	402.285	26,2	26,7
Friuli-Venezia Giulia	44.034	13.181	0,9	0,9
Liguria	14.928	5.591	0,3	0,4
Emilia-Romagna	449.716	140.696	9,2	9,4
Toscana	495.523	148.351	10,1	9,9
Umbria	37.563	12.007	0,8	0,8
Marche	410.647	130.823	8,4	8,7
Lazio	15.804	4.463	0,3	0,3
Abruzzo	89.550	24.014	1,8	1,6
Molise	-	-	-	-
Campania	67.180	16.476	1,4	1,1
Puglia	153.472	33.458	3,1	2,2
Basilicata	-	-	-	-
Calabria	-	-	-	-
Sicilia	-	-	-	-
Sardegna	16.626	4.046	0,3	0,3
<i>Nord-ovest</i>	1.812.392	570.552	37,1	37,9
<i>Nord-est</i>	1.788.770	560.300	36,6	37,2
<i>Centro</i>	959.537	295.644	19,6	19,7
<i>Sud</i>	310.202	73.948	6,3	4,9
<i>Isole</i>	16.626	4.046	0,3	0,3
ITALIA	4.887.527	1.504.490	100,0	100,0

Il ricorso al distretto economico è il modo nuovo di leggere la geografia economica delle diverse aree del Paese

La geografia dei distretti industriali mostra una "cesoia" dello sviluppo all'interno del territorio che si ferma al territorio marchigiano con alcune evoluzioni al Sud nel territorio pugliese e quello campano.

Al 2014 alcuni indicatori demografici per classi e specializzazioni industriali, mostrano alcuni dati significativi che sono:

- 60,770 milioni di abitanti;
- 31,198 milioni, sono quelli esistenti in sistemi locali non manifatturieri con una concentrazione di 27,432 milioni in sistemi locali urbani; mentre la popolazione che caratterizza i sistemi locali della manifattura presente sono 10,630 milioni.

Questa concentrazione di popolazione nei sistemi locali urbani e non manifatturieri è la prova evidente che il Paese è ormai "votato" al settore del commercio e dei servizi come già evidenziato nell'analisi dei distretti industriali.

La "nuova" lettura del territorio

Il rapporto del 2014 sui sistemi locali del lavoro offre la possibilità di fare il punto sull'organizzazione del territorio nazionale, così come esso si va strutturando a partire dalle relazioni tra persone e tra soggetti economici e sociali.

Resta di base per l'analisi la geografia dei sistemi locali (Sl), generata dagli spostamenti quotidiani per raggiungere la sede di lavoro, per descrivere con un buon grado di approssimazione i sistemi urbani giornalieri, luoghi dove si concentra la maggior parte delle attività e degli spostamenti quotidiani delle persone e dei soggetti economici. I sistemi locali – proprio perché risultano dall'organizzazione spontanea e (in larga parte) autonoma delle scelte e delle azioni di questi soggetti – consentono di osservare il "paese reale" nelle sue differenze e nelle sue particolarità, approssimando meglio i perimetri di relazioni, reti, scambi e flussi che caratterizzano i luoghi e mostrando un quadro profondamente diverso da quello descritto dalle partizioni amministrative (province, regioni e ripartizioni).

Il ricorso alla geografia funzionale dei territori caratterizza le analisi operate. L'elemento che emerge con maggiore evidenza è la continuità di un'ossatura urbana radicata nel territorio, che permane nonostante i profondi cambiamenti intervenuti negli ultimi decenni nelle specializzazioni produttive, nella mobilità, pubblica e privata, e nelle abitudini che definiscono il vivere quotidiano. Si tratta di ambiti territoriali diversi da quelli amministrativi tradizionali, che offrono chiavi di lettura preziose per le analisi economiche, sociali e ambientali.

Dall'applicazione di metodologie di analisi statistica alla geografia funzionale dei sistemi locali emergono sette raggruppamenti di sistemi locali omogenei rispetto alla struttura demografica, alla di-

namica della popolazione e alle forme dell'insediamento residenziale.

Sintetizzando le caratteristiche distintive dei sistemi urbani si sono individuate: le città del Centro-nord, la città diffusa, il cuore verde, i centri urbani meridionali, i territori del disagio, il Mezzogiorno interno e l'altro Sud.

Le città del Centro-nord è il gruppo che include i sistemi locali di alcune tra le principali realtà urbane (Roma, Milano, Torino, Bologna, Firenze, Genova, Venezia, Trieste ecc.). È l'aggregato più popoloso: 18 milioni d'individui, pari a circa il 30 per cento della popolazione italiana. I 34 sistemi del gruppo (908 comuni, corrispondenti al nove per cento circa del territorio nazionale), presentano una struttura demografica tipica dei modelli insediativi urbani e una dinamica altrettanto riconoscibile.

La città diffusa (94 SI), caratterizzata da un modello di sviluppo insediativo che privilegia le forme non compatte, è il secondo gruppo urbano che si delinea.

Rappresenta un quinto della popolazione italiana (12 milioni) e si compone di 1.552 comuni (circa il 13 per cento del territorio).

Il cuore verde, il terzo raggruppamento che si delinea per dimensione complessiva, presenta esplicite connotazioni rurali. Vi risiedono circa dieci milioni di persone (per la quasi totalità nel Centro-nord) ed è quello più consistente per numero di sistemi locali e di comuni appartenenti (rispettivamente 212 e 3.180).

Gli altri quattro raggruppamenti individuati includono sistemi locali esclusivamente del Mezzogiorno (a eccezione di alcuni sistemi interni del basso Lazio). Per due gruppi, *i territori del disagio e i centri urbani meridionali*, si definisce una geografia a prevalente caratterizzazione urbana.

I territori del disagio descrivono, già nella denominazione proposta, alcune realtà urbane meridionali (conurbazione napoletana, area urbana di Palermo e, in Puglia, i sistemi locali urbani litoranei a nord di Bari) associate a connotazioni socioeconomiche fortemente critiche.

Gli altri *centri urbani meridionali* presentano caratteristiche territoriali proprie, diverse da quelle tracciate dallo sviluppo urbano delle città del Centro-nord.

Il gruppo include 26 sistemi, compresi quelli di Caserta, Salerno, Taranto, Brindisi, Messina, Catania, per un totale di 4,7 milioni di abitanti.

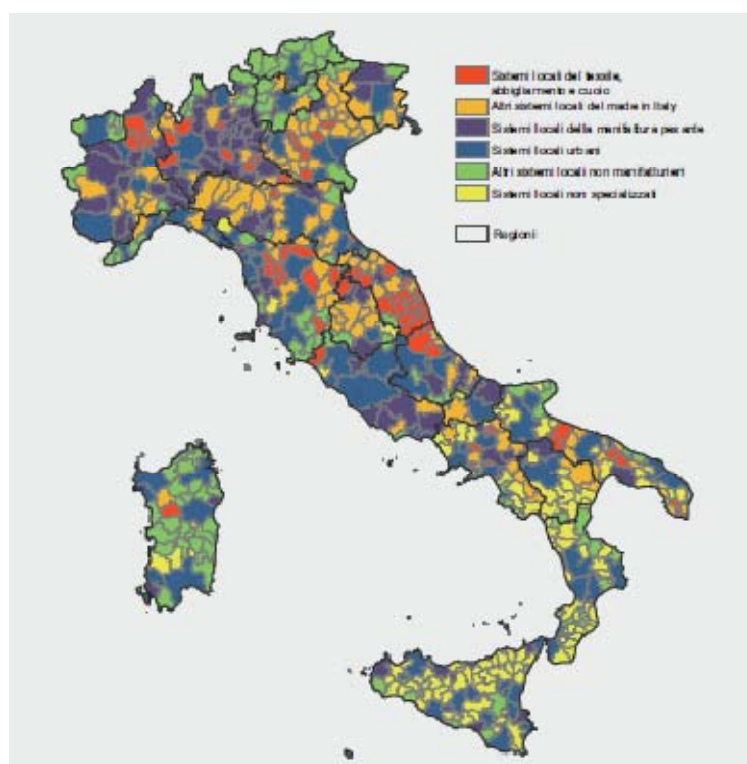
L'altro Sud è il raggruppamento del Mezzogiorno che esprime maggiori potenzialità. Aggrega 93 sistemi (per un totale di 990 comuni) con una base demografica di 6,8 milioni di residenti.

I territori del disagio e i centri urbani meridionali sono le sfide dei prossimi anni

La classificazione dello spazio economico nazionale secondo le specializzazioni prevalenti dei sistemi locali, consente di delineare 17 aggregazioni.

Le 17 tipologie di specializzazione produttiva dei sistemi locali individuate sono state ricomposte, per agevolare la lettura, in classi e sotto-classi omogenee (Figura 1.2). Una classificazione alternativa dei sistemi locali è quella che identifica tra di essi 141 distretti industriali.

Figura 1.2. Gruppi di sistemi locali per sotto-classe specializzazione produttiva prevalente. Anno 2011



Fonte: Elaborazione su dati Istat. Censimento dell'industria e dei servizi 2011

La sotto-classe di sistemi locali di dimensione più rilevante è quella dei 91 *sistemi urbani* che rappresenta oltre il 45 per cento della popolazione italiana e il 47,3 per cento degli addetti.

Prospetto 1.3. Gruppi di sistemi locali per sotto-classe specializzazione produttiva prevalente. Anno 2011

CLASSI, SOTTO-CLASSI E GRUPPI DI SPECIALIZZAZIONE PRODOTTA/PREVALENTE	Addetti alle unità locali in totale	Addetti (composizione %)	Numero medio d' addetti per SI	Variazione % 2001-2011 degli addetti totali	Unità locali totali (per 100 abitanti)	Dimensione media delle unità locali	Addetti manifatturieri (%)
SISTEMI LOCALI DEL MADE IN ITALY	5.253.909	26,3	27.796	-0,9	9,1	3,8	30,1
Sistemi locali del tessile, abbigliamento e cuoio	1.820.526	9,1	30.942	-1,5	9,4	3,7	32,1
Sistemi locali del tessile e dell'abbigliamento	1.176.662	5,9	33.679	-1,8	9,3	3,3	32,2
Sistemi locali delle pelli e del cuoio	643.864	3,2	25.756	-1,1	9,6	3,5	31,9
Altri sistemi locali del made in Italy	3.433.383	17,2	26.615	0,8	9,0	3,9	29,1
Sistemi locali della fabbricazione di macchine	1.177.225	5,9	33.635	0,3	9,0	4,2	30,7
Sistemi locali del legno e dei mobili	988.703	5,0	31.894	-0,5	9,6	3,9	31,2
Sistemi locali dell'agro-alimentare	972.655	4,9	18.356	4,2	8,4	3,5	21,8
Sistemi locali dei gioielli, degli occhiali e degli strumenti musicali	294.600	1,5	29.460	-3,5	10,1	4,0	31,9
SISTEMI LOCALI DELLA MANIFATTURA PESANTE	3.597.594	18,0	42.325	0,8	8,5	4,0	25,3
Sistemi locali dei mezzi di trasporto	1.072.746	5,4	71.516	-2,8	8,8	4,1	25,2
Sistemi locali della produzione e lavorazione dei metalli	1.019.656	5,1	35.161	1,6	8,7	4,0	29,4
Sistemi locali dei materiali da costruzione	273.902	1,4	16.112	-1,3	9,3	3,5	25,9
Sistemi locali della petrolchimica e della farmaceutica	1.231.290	6,2	51.304	4,1	8,3	4,0	24,8
SISTEMI LOCALI NON MANIFATTURIERI	10.447.773	52,4	46.642	4,8	8,8	3,9	13,1
Sistemi locali urbani	9.432.182	47,3	103.849	4,8	8,8	4,0	13,3
Sistemi locali urbani ad alta specializzazione	3.735.563	18,7	747.113	6,6	10,2	4,4	13,2
Sistemi locali urbani puri-specializzati	2.776.605	13,9	84.140	3,9	9,2	3,9	15,5
Sistemi locali urbani prevalentemente portuali	1.968.643	9,9	103.613	2,0	7,2	3,9	12,0
Sistemi locali urbani non specializzati	951.291	4,8	27.979	4,6	8,1	3,3	9,7
Altri sistemi locali non manifatturieri	1.015.671	5,1	7.637	7,2	8,9	3,1	12,0
Sistemi locali turistico	691.410	3,5	8.231	8,9	10,2	3,2	12,4
Sistemi locali a vocazione agricola	324.261	1,6	6.618	3,7	7,0	2,9	11,2
SISTEMI LOCALI NON SPECIALIZZATI	647.674	3,2	5.732	4,9	6,4	2,8	11,2
Totale	19.946.950	100,0	32.646	2,8	8,7	3,8	19,9

Fonte: Elaborazione su dati Istat. Censimento dell'industria e dei servizi 2011

a) Il settore manifatturiero e i settori di specializzazione considerati sono le aggregazioni di attività economiche (Ateco 2007) adottate per l'individuazione dei sistemi manifatturieri e della loro industria principale.

Quello che emerge dalla nuova lettura del territorio è il peso dei sistemi locali "non" manifatturieri che occupano 10.447.773 addetti di un totale di 19.946.950. Da questa lettura si evince che il territorio ormai è fortemente antropizzato e che lega sempre più sistemi urbani con i sistemi urbani interni nella logica dello sviluppo diffuso delle città. Ormai prende sempre più corpo il concetto di un Paese con una economia caratterizzata più da "assemblaggio" di semilavorati che di trasformazione diretta di materie prime. Un Paese sempre più assemblatore e meno trasformatore.

La sotto-classe successiva, *altri sistemi locali non manifatturieri*, è composta da due gruppi con vocazione produttiva ben definita: gli 84 sistemi *turistici* e i 49 sistemi a *vocazione agricola*.

La classe dei sistemi locali del *made in Italy* si articola in due sotto-classi (a loro volta ripartite in complessivi sei gruppi), che fanno capo alle tradizionali vocazioni produttive del tessile, cuoio, agro-alimentare, mobili ecc.

Gli *altri sistemi locali del made in Italy* (129) rappresentano la parte più rilevante della produzione manifatturiera distrettuale italiana.

Ridisegnare l'economia del Paese richiede più coesione nelle politiche di intervento

L'ultima classe, i sistemi della *manifattura pesante* (85), include i gruppi dei mezzi di trasporto, della produzione e lavorazione dei metalli, dei materiali da costruzione e della petrolchimica e farmaceutica.

L'ultimo gruppo è quello dei *sistemi locali non specializzati* (113 SI), aree senza specifiche vocazioni produttive.

Il ricorso alla geografia funzionale dei territori, che caratterizza i luoghi attraverso l'auto-organizzazione delle relazioni, si affianca all'esigenza di tenere conto della geografia delle aree amministrative, cui è legato il meccanismo della rappresentanza democratica locale.

Lo stato attuale e il concetto di Distretto economico

Allo stato attuale abbiamo un territorio parcellizzato: aree industriali, aree commerciali, poli logistici, autonomi e indipendenti gli uni dagli altri, ed una rete di servizi che è finalizzata a supportare esigenze di specifiche aree e non di sistema.

Bisogna puntare sul distretto economico che in una prima analisi va configurato sulle singole regioni per poi svilupparsi su macro aree economico-regionali.

In questa visione vanno letti i diversi contributi di programma e pianificazione della portualità e della logistica. Dai diversi strumenti di Piano emerge con chiarezza la necessità di gerarchizzare ed aggregare le autorità portuali italiane per un sistema dei porti.

Fermo restando i punti della riforma in corso per i porti italiani e per l'aspetto specifico che riguarda il sistema territoriale di riferimento (Piattaforma logistica, distretto logistico, distretto economico) richiamato, bisogna specificare che il porto non è più un nodo ma un "cluster" economico a servizio delle nostre importazioni ed esportazioni ed al servizio dello short sea shipping, nonché a servizio di tutte le altre attività che si collegano al territorio di riferimento: turismo, cantieristica, ecc.

Per questo è da promuovere il "cluster" dei porti non solo per la crescita economica nazionale, ma per operare alla dimensione europea e mediterranea nella logica di una economia globale.

Il mercato interno del trasporto marittimo allo stato è quello meno sviluppato. Gli attuali sistemi di agevolazione doganale sono insufficienti e coinvolgono solo per il 15% del traffico marittimo.

Non è pensabile che nel 2014 le navi che trasportano merci comunitarie da un porto europeo ad un altro sono ancora considerate come provenienti da fuori Europa.

Rispetto al Mediterraneo, è importante valutare quanto la posizione baricentrica del Mezzogiorno possa sviluppare un ruolo nelle relazioni di scambio solo con i paesi africani "sponda" mediterraneo, ma anche del Centro Africa, versante bacino atlantico.

L'accessibilità territoriale

In questi ultimi anni le sfide su cui la nostra società si confronta quotidianamente sono numerose e non sempre di facile soluzione.

Per il territorio di riferimento che è quello nazionale queste, diventano sempre più incalzanti ed impegnative perché calate all'interno di uno scenario mutevole e sempre più condizionato ed influenzato dalle diverse interrelazioni che si creano tra questo e i restanti territori del globo, non sono solo più numerose, ma anche veloci e provenienti da territori sempre più lontani.

Ulteriori elementi che possono ritenersi contemporaneamente "causa ed effetto" delle interrelazioni complicano il quadro già compromesso in particolare:

- Il cambiamento sociale e demografico che sta modificando i lineamenti tradizionali delle comunità locali
- Un contesto generale in cui oltre la riduzione delle risorse c'è una difficoltà ad attivare quelle disponibili.
- Occorre per questo attuare una politica di sostegno e razionalizzazione delle capacità progettuali e programmatiche per i settori strategici sono gli elementi su cui incardinare tale politica basati in pochi e precisi concetti:
- Il lavoro sinergico di concertazione con e tra le diverse realtà territoriali
- Un deciso e necessario rafforzamento della capacità di operare in una logica di sistema, di cooperazione, di integrazione costantemente attenta all'evoluzione dei bisogni dei cittadini, delle imprese, del territorio.

Bisogna puntare alla creazione di un sistema dei trasporti **capace di garantire a chiunque una adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi**, inteso non di solo "quale strumento di supporto decisionale" ai diversi modi di programmare lo sviluppo del territorio ma **settore primario della pianificazione territoriale**, questa ultima attualmente caratterizzata da un contesto fortemente mutevole di movimentazione di persone e merci ed espressione di un mondo fortemente globalizzato. Bisogna, in sostanza, contrapporre alla globalizzazione un nuovo concetto: **"la glocalizzazione"**.

Alla base di tale nuovo modo di vedere il territorio e le sue reti di trasporto² sono fondamentali due concetti già sottolineati: **l'accessibilità del territorio e la connettività delle sue reti di trasporto**.

L'accessibilità definisce la capacità del singolo territorio caratterizzato da insediamenti residenziali e da attività economiche e produttive ad interagire con gli altri territori.

La glocalizzazione è il modo nuovo di vedere il territorio e le sue reti di trasporto

² Il territorio che ha intime interconnessioni non solo con il sistema economico e produttivo ma anche con le sue reti di trasporto e con i suoi servizi che vanno dall'organizzazione dei sistemi di trasporto collettivo, alla interconnessione delle reti con i nodi intermodali e multimodali, all'uso della co-modalità del trasporto delle merci)

L'accessibilità dei territori e la connettività delle reti sono le basi per una nuova politica per i trasporti

Nel caso degli spostamenti degli individui, la possibilità di prendere parte ad una determinata attività risulta quindi essere agevolata in proporzione al maggiore o minore livello di accessibilità del territorio. Analogo concetto vale nel caso della movimentazione di beni. È quindi una funzione dell'interazione spaziale tra il punto di partenza ed i possibili punti di arrivo. Il vantaggio derivante dall'utilizzo di tali simili concetti è plurimo:

- **Permette** di introdurre una relazione fra trasporti e pianificazione territoriale; da una parte si vede il viaggio come impedimento, dall'altra lo si considera come domanda indotta dal fine primario di prendere parte all'attività;
- **Tiene conto** delle variazioni socio/economiche della popolazione, in termini, per esempio, della sua capacità di usare diversi modi di viaggio, della sua percezione del tempo etc.;
- **Si configura** come criterio di valutazione della pianificazione territoriale: essendo considerata un beneficio sociale, l'accessibilità risulta infatti un utile indicatore dei benefici associati ad un dato assetto del territorio.

Più in particolare si definisce accessibilità come il beneficio netto che l'utente ottiene dall'uso del sistema di trasporto.

Per la misura dei livelli di accessibilità viene preso a riferimento un modello di rete di trasporto in una logica di sistema che tiene conto esplicitamente della rete infrastrutturale, della capacità di trasporto, del livello di servizio offerto in relazione alla domanda caratteristica delle aree territoriali differenziate per tratti socio-economiche.

In estrema sintesi si può quindi verosimilmente ritenere:

Le infrastrutture diventano beni pubblici competitivi capitali delle reti e **l'accessibilità è elemento centrale per la competitività del sistema territoriale di riferimento**³.

La relazione infrastrutture - crescita economica non è determinata dalla valutazione quantitativa del numero di porti, aeroporti o dai chilometri di strade rispetto alla superficie o alla popolazione di un territorio, ma dalla capacità delle infrastrutture di fare sistema per offrire un livello di servizi adeguato ai fabbisogni di mobilità;

L'accessibilità, nella fase di sviluppo diffuso, deve essere accompagnata da politiche di connettività delle reti; la connettività del sistema è la capacità del territorio di definire una rete di relazioni gerarchizzata sul piano funzionale.

In questo contesto le scelte infrastrutturali assumono rilevanza non solo a scala regionale o di macro-area territoriale, ma come una regione europea inserita nel grande processo di globalizzazione e di intensificazione degli scambi.

³ Manifesto di Confcommercio - Imprese per l'Italia "Sciogliere i nodi per competere"

Questo processo è delineato su una pre-condizione nella competitività di sistemi economici dove **non è più la distanza degli spostamenti, ma il fattore temporale che caratterizza lo spostamento delle persone e delle merci, che deve essere virtuoso dalla lunga distanza all'ultimo miglio.**

Mettendo a confronto il livello di accessibilità con lo sviluppo economico del Paese, possiamo ritenere l'accessibilità **elemento centrale per il riposizionamento geo economico e geo-politico sul piano interno ed internazionale.**

Sempre in merito agli studi sulla correlazione esistente tra livelli di accessibilità e sviluppo economico, si evince come logistica e trasporti sono un pezzo importante dell'economia del paese, sia come produzione di servizi alle imprese e alle famiglie e sia all'esterno come settore esportatore di servizi.

Allo stesso tempo si ribadisce l'importanza in tutti i paesi avanzati dei trasporti e logistica, infatti, in tutti i Paesi scende la quota di esportazioni di beni rispetto alle esportazioni planetarie, sale quella di servizi.

L'Italia resta esportatore di beni ma non riesce a fare seguire quella dei servizi collegati in quanto continua a vendere franco fabbrica.

La relazione tra accessibilità delle province italiane e livello e dinamiche del prodotto lordo, stabilisce se e quanta produzione è andata persa a causa di crescenti livelli di congestione dovuti anche alla scarsa capacità di realizzare politiche finalizzate a coniugare in modo virtuoso domanda e offerta. Il parametro di accessibilità può essere, pertanto, definito *"misura trasportistica che tiene conto dei tempi medi e dei costi monetari per muoversi dalla provincia e raggiungere tutte le altre province e, allo stesso tempo, dei costi e dei tempi di tutte le province per raggiungere quella la cui accessibilità è oggetto di misura."*

L'Italia resta Paese pioniere nel raggiungere mercati globali ma non riesce a "seguire" la supply chain world

ROCCO GIORDANO
segreteria.giordanoeditore@gmail.com