

Sistemi di Logistica

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

SISTEMI DI LOGISTICA

Anno IX - n. 4

Dicembre 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 Le mode dell'italico Paese

[Rocco Giordano]

POLITICA DEI TRASPORTI

3 Infrastrutture, territori e riforme. Risposte necessarie e strategie future

[intervista a Francesca Moraci]

LOGISTICA

8 L'economia industriale sposa la logistica

[Rocco Giordano]

RICERCA & INNOVAZIONE

10 Sportello unico doganale e dei controlli e "governance" doganale

[Danilo Desiderio e Giovanni De Mari]

TRASPORTO MARITTIMO & PORTI

12 Il Porto di Taranto di nuova generazione

[Marianna D'Agostino e Antonio Eduardo Favale]

TRASPORTO FERROVIARIO

16 Programma per la gestione e lo sviluppo delle Ferrovie in Zambia

[Claudio Migliardi e Claudia Nicchiniello]

TERRITORIO & AMBIENTE

24 L'impatto ambientale veicolare merci a scala nazionale - regionale - provinciale (Parte I)

[Fabio Cucciniello e Marco Silvestri]

LE POLITICHE CHE DURANO UNA STAGIONE

Le mode dell'italico Paese

di ROCCO GIORDANO

Nel corso degli anni, quando più volte abbiamo cercato di alzare “l’asticella” del ragionamento sulle policy di settore abbiamo trovato ostacoli non di natura tecnica né politica, il vincolo maggiore è stato che i ragionamenti posti sul tavolo duravano il tempo di una stagione.

Così è stato per il TPL, per la sicurezza, per l’ambiente, per le politiche delle città, ecc. Quando poi abbiamo spostato l’attenzione dalle politiche di settore a quelle di sistema ci siamo ritrovati tanti “spezzatini” di ragionamento come il vestito di Arlecchino! Questa riflessione amara ci è stata suggerita quando abbiamo completato il lavoro molto faticoso sul tema dell’inquinamento in ambito urbano, determinato dai veicoli commerciali con portata < 3,5 tonn. Riflessione amara, perché completato il lavoro, ci siamo trovati con il ragionamento di “moda” sulle piste ciclabili e quello un po’ più sofisticato sulle smart city.

Entrambi dureranno il tempo di qualche stagione, tempo legato ai finanziamenti pubblici che di volta in volta vengono concessi.

Allora sorge spontaneo chiederci se le risorse disponibili non sono mal finalizzate anche per la mancanza di un centro di monitoraggio sulle politiche di sistema che contestualizza sicurezza, inquinamento, congestione, ecc.

Ormai è accertato e accettato anche dai più scettici che i maggiori costi che sopporta il Paese per le inefficienze delle politiche per la mobilità, sono quelle che si generano nelle grandi aree urbane, dove si concentra ormai circa il 60% della popolazione e che hanno raggiunto livelli non più sopportabili: 27 miliardi di euro all’anno per il solo trasporto merci che rappresentano il 77% del totale dei costi da noi stimato in 40 miliardi di euro.

I dati che pubblichiamo sono di fonti private e non certificate. Ma siamo sempre stati disponibili al confronto ed accettare tesi diverse, sostenute sulla base di dati ed informazioni più complete dei lavori! Le osservazioni e i dati che poniamo all’attenzione dei lettori vogliono solo indicare la strada per costituire un Osservatorio capace di supportare in modo adeguato la definizione di politiche di sistema, che sono ormai scelte di politica economica e non di piani del traffico o della circolazione.

Questi ultimi sono affidati a technicality che esplicitano i loro effetti solo se definiti in un contesto di pianificazione e programmazione di lungo termine e con scelte politiche non di tipo congiunturale dipendenti dalle risorse disponibili e dagli obiettivi possibili.

Uno dei punti chiave delle politiche di intervento anche per la razionalizzazione della distribuzione urbana delle merci è a nostro avviso il passaggio, incentivato, dal conto proprio al conto terzi e l’ammodernamento di un parco rotabile obsoleto nonché da interventi sul traffico che non siano semplici divieti, ma facilitazioni per la mobilità sostenibile.

L’esperienza in questo settore, portata avanti dalla città di Milano, è stata ritenuta da tutti gli addetti ai lavori una esperienza virtuosa grazie anche alle risorse messe a disposizione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Consulta Generale per l’Autotrasporto e la Logistica, con protocollo di intesa firmato nel 2005 e ripreso nel 2011.

In questo numero della Rivista pubblichiamo i risultati di un lavoro messo a punto integrando le diverse basi dati disponibili solo per richiamare il tema che negli anni passati sono stati la “bandiera” di politiche di intervento ormai dimenticate. Quello dell’ambiente e dell’inquinamento è solo una esemplificazione per sottolineare che questo Paese, anche sul piano della ricerca si fa trascinare dalle “mode” politiche che sono sempre più di tipo congiunturale. ●

Rocco GIORDANO
rocgiord@libero.it



INTERVISTA A FRANCESCA MORACI

Infrastrutture, territori e riforme. Risposte necessarie e strategie future

a cura di ROCCO GIORDANO

L E RIFORME CHE IL PAESE SI ASPETTA PER I TRASPORTI E LA LOGISTICA, MA SOPRATTUTTO PER LA MOBILITÀ LETTA NELLA LOGICA ANCHE DEI SERVIZI E PER LE POLITICHE TERRITORIALI, SONO ORIENTATE AD UN PASSAGGIO DALLA VISIONE DI SETTORE ALLA VISIONE DI SISTEMA?

Attribuire alla sola *governance* la sfida del cambiamento è un limite. In genere sono le politiche di *cluster* che concorrono a definire il *milieu* innovativo. In realtà il dibattito sui temi delle riforme, per la parte che incide sulle infrastrutture e di contro sulla pianificazione, si è focalizzato in particolare su due grandi settori: la necessità di politiche di sviluppo e un sistema normativo per rendere il settore veramente strategico per il Paese con a base l'efficienza ed efficacia delle infrastrutture, lo snellimento delle procedure, il superamento della carenza di programmazione nazionale. Dobbiamo puntare ai nuovi spazi di mercato e contemporaneamente colmare il *gap* strutturale e infrastrutturale. Le infrastrutture, materiali e immateriali, sono considerate *driver* di sviluppo e dobbiamo ricalibrare il rapporto con lo Spazio europeo delle TEN-T e TEN-G al 2050 nel dialogo internazionale.

QUALI RISORSE ABBIAMO DISPONIBILI?

Lo Stato ha investito nel 2013 solo 15,7 miliardi al Sud e 45,9 al Centro-Nord (infrastrutture e contributi agli investimenti) 3 con un *trend* che colloca le risorse aggiuntive (dal 2,1 nel 2002 al 1,1 nel 2013) come sostitutive di una spesa ordinaria più bassa nel Mezzogiorno (il 60% del Nord) con pochi e diminuiti investimenti.

Le risorse aggiuntive nel Sud – in rapporto all'intervento pubblico totale nel Mezzogiorno sono il 3,7%. La spesa al Sud – pari a circa il 35% al 2013 è in calo – quella pro-capite del settore pubblico allargato è da un decennio più alta al Centro-Nord. Tra le aziende di Stato ANAS, ad esempio, investe al Sud (6 Regioni più due isole) circa il 70% al 2013, il 63% nel 2015, mentre Ferrovie non investe più da tempo (solo il 14%). Lo stesso aggiornamento 2015 del contratto di programma 2012-2016 MIT-RFI prevede 9 miliardi destinati per migliorare il trasporto pubblico locale, trasferire le merci su ferro e completare l'asse orizzontale, Brescia-Padova, del sistema Alta Velocità/Alta Capacità, il Terzo valico e la Galleria di base del Brennero, collegamento transfrontaliero con l'Austria; altri 8 miliardi che presto saranno destinati sono focalizzati sui nodi urbani a partire da Roma. Di questi 5,4 miliardi sono le risorse destinate allo sviluppo dei corridoi europei TEN-T che attraversano l'Italia. Al contempo i nuovi piani industriali di ANAS e Ferrovie propongono una visione nuova e investimenti più decisi al sud. In particolare ferrovie.

IL MEZZOGIORNO IN QUESTO QUADRO DI INSIEME HA BISOGNO DI ESSERE RIPOSIZIONATO NON IN TERMINI DI KM DI STRADE E FERROVIE, MA DI SERVIZI DI ECCELLENZA. COME RITIENE CHE SI POSSA OPERARE?

Tutti gli interventi prevedono il potenziamento dei collegamenti ferroviari, l'adeguamento della prestazione delle linee per sviluppare il traffico merci, l'efficientamento dei collegamenti con i porti e il potenziamento dei collegamenti con gli aeroporti. Resta ancora carente la strategia complessiva per il Sud in particolare nei nodi urbani non collegati, e fuori dalle reti TEN-T, pertanto la Calabria e parte della Sicilia. Anche con l'integrazione al CdiP la dotazione è considerata insufficiente al Centro, mentre al Sud e isole la dotazione infrastrutturale è nel complesso scarsa.

Su questo fronte bisogna cambiare. Le ferrovie occupano un ruolo mondiale fondamentale nella strategia merci e persone a livello europeo non a caso infatti entro il 2030 il 30% del traffico stradale dovrà essere trasferito su ferrovia e entro il 2050 il 50%.

Da ciò si evince che il Sud deve essere dotato di ferrovie efficienti in termini anche di alta capacità e alta velocità senza rotture nel sistema di rete e non basta migliorare le attuali condizioni. Si sposterebbe il problema nel tempo. Tali reti risulterebbero inadeguate ai nuovi vettori merci (750 metri) e passeggeri (1500 metri) in termini di connessione con lo spazio europeo ivi inclusi i porti e gli aeroporti di interesse europeo (*core*) quanto quelli di interesse statale (*comprehensive*). Lo stesso vale per i nodi urbani tutti, non solo alcuni. Le infrastrutture sono un servizio, l'intermodalità un obbligo, la logistica un *asset*, la mobilità sostenibile una necessità, anzi un diritto, un nuovo diritto da garantire.



Il Mezzogiorno ha bisogno di essere riposizionato migliorando la connettività delle infrastrutture





Per migliorare il futuro
delle governance
territoriali occorrono
meno mediazioni

Recenti studi dimostrano come si siano modificate le abitudini di vita con l'AV. Non si abbandona più il proprio territorio, la famiglia, il lavoro. Lo spostamento determina nuovi sistemi locali di lavoro e nuovo valore territoriale. Ecco perché le infrastrutture e la mobilità rientrano tra gli indicatori di *welfare* e con le infrastrutture materiali viaggiano anche quelle immateriali come la banda larga.

Sul fronte dei volumi di merci che viaggiano via mare abbiamo: il 48% delle merci italiane dirette all'estero (e il 75% dell'*export* verso i Paesi del Mediterraneo); il 67,7% delle merci importate. Su un totale di 263 porti operanti in Italia, dei quali 24 sedi di Autorità portuali. Di questi 24, 14 sono definiti, secondo la classificazione UE, *core*, in quanto presenti sui Corridoi "3 Mediterraneo", "8 Scandinavo-Mediterraneo", "3 Baltico-Adriatico", "1 Reno-Alpi". Vi sono, inoltre, 25 porti classificati come *comprehensive*.

Tra i sistemi portuali che si affacciano nel Mediterraneo, quello italiano si contrae a fronte di una crescita del *West Med* e il deterioramento del posizionamento competitivo è riconducibile solo in minima parte agli effetti della crisi economica internazionale ed è dovuto prevalentemente alle variazioni della geografia del *transshipment* che, negli ultimi tempi, ha visto il Nord Africa superare l'Italia per volumi gestiti (oltre 10 milioni/teu nel 2011).

Il traffico *container* cresce nei primi 30 porti Med che triplicano i passaggi Nord-Sud attraverso il Canale di Suez che aumenterà i traffici. In queste condizioni i porti *gateway* reggono meglio alla pressione concorrenziale, rispetto agli *hub* di *transshipment*, che hanno gradualmente perso quote di mercato. A questo punto è molto semplice rileggere i sistemi infrastrutturali in una visione internazionale. Le grandi città europee si trovano in questo spazio di connessione, la mobilità di merci e persone con nuovi treni, porti e nuove reti determineranno le connessioni extraeuropee, le economie, gli stili di vita. Serve cambiare l'impostazione nella costruzione delle politiche pubbliche in tema di territorio, città e infrastrutture, non soltanto l'approccio alla programmazione attraverso il tentativo dell'Agenzia della coesione e l'indirizzo alla riprogrammazione dei fondi in un primo squarcio di *masterplan* per il Sud. Occorre di più. Anche il contratto di programma di ANAS per la prima volta è stato inquadrato in un piano poliennale 2015-2019. Il perché risiede nel concetto di infrastruttura come servizio intergenerazionale e nel *gap* che la realtà italiana presenta rispetto a talune infrastrutture, sia in termini di programmazione che di realizzazione relativamente a aree del Paese, che hanno un ruolo nel contesto internazionale.

PERCHÉ FINO AD OGGI SI È FATTO POCO?

Certamente hanno inciso alcuni condizionamenti, di natura culturale, quanto di responsabilità pubblica, quanto di assenza di pensiero lungo, quanto di impostazione datata, quanto uno *spoils system* territoriale di opere che vanno avanti e indietro a seconda degli umori. Il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina ne è il più grande esempio. Non esistono grandi e piccole opere, esistono soltanto opere utili. Oggi il tema deve essere affrontato in una prospettiva interconnessa e con il giusto equilibrio dinamico di cambiamento. Da qui parte la nuova sfida.

PER MIGLIORARE IL FUTURO IN UNA SOCIETÀ COME QUELLA ITALIANA RITIENE SIA NECESSARIO CHE CAMBINO SOLO GLI EQUILIBRI ISTITUZIONALI O È ANCHE LA MANCANZA DI UNA CLASSE DIRIGENZIALE?

Per comprendere le motivazioni culturali mediate dalla politica nelle scelte effettuate, teniamo in conto due tipi di responsabilità che perdurano da anni: quella nazionale di assenza di *policy coherence* e visione di sistema Paese e quella della capacità dei territori letta rispetto all'eccentricità degli strumenti amministrativi e della competenze regionali e alla qualità degli investimenti. Su entrambe il quadro dinamico delle riforme in atto produce effetti territoriali in termini di pianificazione, *governance* e procedure amministrative (Città Metropolitane, PSNPL, Riforma delle Autorità Portuali, Piano Aeroporti, TPL, Titolo V, Pubblica Amministrazione, D.d.l. urbanistica, rigenerazione urbana e semplificazione, riforma costituzionale e legge elettorale, riforma art. 49 della Costituzione).

Le leggi di riforma infatti altro non sono che il livello più alto e più arduo della transazione. Pertanto la visione di limitazione della libertà e accentramento spesso indicata come risposta al fallimento delle esperienze delegate alla periferia del sistema statale, deve dar conto alle critiche che attengono alla qualità del nostro sistema in termini di governabilità ed efficienza. Mi rendo conto del rischio delle politiche di prevalenza e di ciò che ne consegue, così come la garanzia di crescita – in senso ampio – del Paese costituisca una garanzia collettiva sull'accordo, rispetto all'arrestarsi davanti alla spiegazione che più ci piace, ci convince, ci appassiona, per ideologia, disciplina scientifica, esperienza diretta. Questa distorsione porta spesso a leggi manifesto, o a leggi inapplicabili, o al fallimento di talune leggi urbanistiche regionali, o alla confusione tra politica e comportamento nei confronti del territorio e del paesaggio, piuttosto che alle forme di tutela del paesaggio giuridico. Oppure a visioni intran-



sigenti e di parte, ma non confinabili a volte, nell'esercizio democratico e politico del dibattito parlamentare. Spesso il risultato è affidato alla capacità dei singoli o alla forza territoriale espressa in termini di rappresentanza. Così è spiegabile il ridondante attacco dei media a talune opere, rispetto ai silenzi sugli investimenti in aree più convenienti come la Variante di valico, il Terzo valico e investimenti in dighe a protezione di porti, il Brennero (ovvero la TAV che non fa rumore) o decidere per un solo ramo dell'Alta Velocità Napoli-Bari, trascurando quella che arriva a Reggio Calabria-Palermo, invece di realizzarle entrambe. Oggi il Governo propone al Paese questa ultima visione eppure paradossalmente non tutti sembrano comprendere.

Questo fa sì che una serie di nodi vengono al pettine costringendo il Paese a chiarire e ammettere la necessità di una discussione che è stata compressa nel tempo, che vede un elenco di riforme legislative da dover rendere effettive per avere una visione di Paese adeguato ai tempi culturali e politici con cui ci misuriamo ogni giorno a livello locale e internazionale. Da ciò dipende anche la credibilità del Paese da parte di chi ci guarda dall'esterno. Non è facile. Non solo per il livello di mediazione democratica, ma anche per quel sistema di compensazioni tecnico-politiche che l'insieme delle riforme gioca nel Paese come un sistema di vasi comunicanti.

È impossibile pertanto pensare la riforma delle Autorità di Sistema Portuale se slegata dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e Logistica, dal Piano dei Trasporti, se non leggendola con le altre riforme e con la programmazione di settore ed europea. Eppure tutto sembra legato alle Presidenze...

Così come alcune anomalie che sostengono la riforma che interessa Città Metropolitane con il sistema delle infrastrutture puntuali e di rete; ancora la rete pianificata TEN-T con la banda larga. Va ricordata a questo proposito la A19 Palermo-Catania impostata da ANAS con un piano di manutenzione straordinaria di circa 872 milioni di euro per migliorare standard di servizio e di sicurezza non solo per gli interventi in ponti e viadotti, gallerie e impianti, ma perché si è pensato a un modello di strada intelligente dotata di banda larga e altre tecnologie di ultima generazione. Si farà così anche per la Salerno-Reggio Calabria: smart road.

SUL PIANO STRATEGICO LE SCELTE DI GRANDI AZIENDE COME ANAS SI VANNO DEFINENDO NELLA CONVINZIONE CHE BISOGNA MISURARSI SUL PIANO GLOBALE. A CHE PUNTO SONO IL PIANO ANAS-FERROVIE E LA RICHIESTA DI AUTONOMIA FINANZIARIA POSTA AL GOVERNO?

Il progetto di una fusione con Ferrovie dello Stato è all'esame del governo, per creare una grande azienda per le infrastrutture. Il conferimento di Anas a Fs dovrà essere fatto con un passaggio da parte dell'azionista Mef, poi servono dei passaggi formali come la perizia di Anas. A metà del 2017 Anas potrebbe già confluire nelle Fs, diventando una società del gruppo Fs accanto a Rfi e Trenitalia. L'obiettivo è di mettere a fattor comune finanza, progettazione e regia degli interventi infrastrutturali. Lavorando insieme Anas ed Fs possono creare una rete efficiente, senza strozzature o colli di bottiglia, unendo porti e aeroporti alle autostrade e alle città.

Ciò comporterà notevoli sinergie industriali: risparmi da economie di scala per circa 400 milioni, programmazione e progettazione integrata in Italia, sviluppo all'estero come general contractor (progettazione e costruzione di infrastrutture), innovazione tecnologica sulle strade (sistemi di controllo radio, connessione internet o satellitare per aumentare la sicurezza o anche rendere possibili servizi senza conducente sulle strade).

L'Autonomia finanziaria di Anas è un prerequisito fondamentale e necessario anche per dar vita alla fusione Anas-Fs. Nell'ambito del nuovo corso intrapreso, tra le proposte di rilievo si trova l'autonomia finanziaria di Anas. L'obiettivo principale è di consentire all'azienda di programmare investimenti con risorse certe. L'iter passa attraverso l'azione di "deconsolidare" Anas dalla P.a. e dal debito pubblico. Anas ha lavorato - con il governo e nell'ambito del tavolo tecnico che ha verificato la fattibilità della fusione Anas/FS - su un modello retribuzione del servizio offerto, come analogamente avviene per altri sistemi di rete regolamentati, quali elettricità, gas, acqua, telecomunicazioni e aeroporti. Con la legge di stabilità 2015 è stato sancito il principio del corrispettivo per Anas quale ricavo di mercato. Le modalità e lo strumento operativo saranno pertanto stabilite all'interno del Contratto di Programma che annualmente l'Anas stipula con lo Stato.

E PER IL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA?

Anas è proprietaria della società Stretto di Messina e se e quando il governo lo chiederà, Anas è pronta a riavviare l'opera, soprattutto ora che a dicembre sarà terminata la Salerno-Reggio Calabria. Il progetto va esaminato soprattutto alla luce dello sviluppo dell'alta velocità nel Mezzogiorno verso Palermo e del recupero del gap infrastrutturale del Sud. La cosa



Il Ponte sullo stretto di Messina resta strategico se visto nella logica Euro-africana





Occorre più attenzione ai contenuti delle proposte ed ai tempi di attuazione

importante però è che poi, una volta deciso cosa fare, non si torni più indietro. Il Paese non se lo può permettere.

Con il nuovo soggetto FS - Anas, la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina avrebbe una cospicua riduzione dei costi. Questa riduzione deriva dalle modalità con le quali il Gruppo FS effettua i propri investimenti, con un costo del capitale più basso. In questo modo si ridurrebbero i pesanti oneri finanziari legati, invece, al project financing con il quale è stato concepito, negli anni passati, il progetto del ponte sullo Stretto.

Spacchettando i costi, il valore 'nudo' dell'opera è di circa 4 miliardi di euro, circa 1 miliardo è il costo delle opere non funzionali al ponte e 2,7 miliardi sono gli oneri finanziari legati proprio al project financing per gli elevati costi del capitale.

Per quanto riguarda il finanziamento del Ponte sullo Stretto, potrebbe avvenire per la parte stradale tramite pedaggio e per la parte ferroviaria inserendola come parte dell'ammodernamento delle ferrovie del sud.

SE QUESTO È IL QUADRO DI INSIEME MOLTO PUNTUALE QUAL È LA CONSAPEVOLEZZA DA PARTE ENTI, ISTITUZIONI, CITTADINI PER ASSICURARE ANCHE UNA RESPONSABILITÀ PUBBLICA?

La capacità dei territori, la responsabilità dei cittadini e dei politici eletti diventano gli elementi attivi della crescita e degli effetti territoriali di cambiamenti che in tal senso sono definiti strutturali. Spesso è il capitale umano il vero deterrente al cambiamento (si vedano gli effetti della corruzione e la negatività prodotta sulle grandi opere) e a volte, si ha la sensazione che nessuno pensi agli elettori, ai cittadini ai detentori di interessi legittimi, così come ai fruitori. Anzi proprio l'assenza e le condizioni comportamentali nel complesso ne determinano una inaffidabilità del sistema e uno scoraggiamento all'investimento esterno. Anche sulla necessità di semplificazione burocratica e di competenza molto è stato detto. Lo stesso Piano strategico nazionale della portualità e logistica affronta il problema con la creazione di uno sportello unico per i controlli (Agenzia delle Dogane) e uno sportello unico amministrativo. Anche le Città metropolitane dovrebbero pensare in tal senso facendo rete e coesione ed efficienza interna, con un'unica stazione appaltante, un unico gestore di servizi, un sistema di fiscalità che deriva da infrastrutture come porti e aeroporti. Le leggi da sole però non riescono a modificare la realtà. Ma ne indicano il punto di equilibrio di avanzamento culturale per un futuro prefigurabile.

Le regole cambiano i comportamenti e di conseguenza le scelte politiche. Accadrà così al mix non ancora decifrabile di riforma costituzionale più riforma elettorale? Quali i nuovi scenari? Cosa accadrà alla parte del Paese che non è toccata da questi segmenti di strategie?

Alcune riforme impattano con una confinazione e determinano strumenti di pianificazione, spesa pubblica e poteri concorrenti, penso spesso al sud come una macroregione che riesca a dialogare anche al suo interno. In fondo stiamo parlando di oltre 16 milioni di abitanti con un sistema di città metropolitane (Napoli, Bari, Reggio Calabria, Messina, Catania e Palermo) che costituiscono la massa critica del sud. Come si può ancora pensare che non siano collegate in termini di tempi europei?

Le infrastrutture integrano il territorio e lo rendono coeso, non lo attraversano e basta. La programmazione 2014-2020 nel PON reti e mobilità indica le ferrovie come *asset* principale. Per tali motivi il tema infrastrutture e mobilità diventa prioritario e/o contemporaneo ad altre misure. Esse rispondono alla politica *Connecting People* e a quella *Connecting Europe Facility*, una nuova visione delle reti come spazio di innovazione, di flussi materiali e immateriali. All'interno di questo spazio le città e il territorio, giocano ruoli strategici. Di questo spazio a dimensione variabile ci occuperemo nei nostri futuri esercizi di pianificazione e programmazione. La predominanza del *management* segnerà la prossima forma del piano.

QUALI RISCHI CORRIAMO CON PROGRAMMI CHE NON RIESCONO A TROVARE IMMEDIATA ATTUAZIONE?

Oggi, il rischio è che si pensi più alle procedure, al contenitore, che non al contenuto-oggetto della vera innovazione. Pertanto le condizioni con cui devono essere interpretate le riforme (transazioni) che incidono sugli assetti territoriali, devono rispondere a tre attività: l'esplicitazione e la valutazione delle politiche pubbliche, l'impatto delle riforme sul sistema (territoriale, amministrativo, socio-culturale), l'impatto delle politiche europee sul territorio. L'esercizio di queste tre attività contemporaneamente, nonostante l'interferenza tra le questioni squisitamente politiche e i contenuti reali delle riforme oggetto di transazione, può costituire l'elemento di forza nelle negoziazioni in Europa per riposizionare l'Italia in una condizione di guida e non di mero adeguamento come interlocutore esterno, ma perché offre una visione di Paese coeso e definibile in una visione strategica al 2050. Allo stesso modo nella politica domestica tra Stato e Regioni; oppure alle condizioni di complementarità e non di competizione interna (porti, città, servizi e infrastrutture) tra aree geografiche del Paese. È



questo il senso con cui costruire il sistema delle infrastrutture nel nostro Paese. Solo in questo senso è possibile leggere la legge elettorale e la modifica del Senato in quanto rappresentanza delle istituzioni territoriali – Regioni – e trova una spiegazione di indipendenza dai meccanismi di governo (fiducia) ma di garanzia di quell'esercizio di valutazione e impatto delle politiche pubbliche e politiche europee. Un *feedback* operativo serio che implica la capacità e responsabilità degli eletti e degli elettori finalizzato a una nuova sfida di sistema per uno Stato moderno. Se l'obiettivo sarà raggiunto dipenderà dalla qualità delle idee e degli uomini che saranno delegati a questo esercizio di valutazione pubblica aperta. All'interno di questo quadro in cui interferenze politiche, tecniche ed economiche di settore si intrecciano, è possibile collocare la riflessione sugli scenari territoriali nazionali e internazionali del sistema infrastrutturale italiano – ivi incluso il divario Nord-Sud e tenendo presente il quadro dinamico a cui si è fatto riferimento.

Il ragionamento tiene insieme tre grandi contenitori operativi di intervento: le criticità del sistema infrastrutturale costituito da porti, ferrovie, strade, logistica e città; le principali indicazioni strategiche della programmazione di settore; lo spazio europeo e internazionale della mobilità di merci e persone. Tutto ciò è collocato su uno scacchiere in cui sia il tempo, che le condizioni geopolitiche di una parte degli Stati del bacino del Mediterraneo, determinano incertezze nella domanda futura. A ciò si aggiunge la nuova tecnologia applicata ai vettori, ai sistemi, alle grandi navi¹⁵, alle ferrovie, alle strade. In ultimo ognuno dei tre contenitori si ramifica in altri temi a cui rispondere: le esigenze degli operatori del settore e la concorrenza dei servizi, l'ultimo miglio, le infrastrutture come risposta sociale al diritto alla mobilità in particolar modo al Sud. La scelta effettuata in passato di azioni segregate e la lentezza del Paese a realizzare le infrastrutture, non può essere una motivazione. Occorre smettere di pensare vecchio e realizzare ciò che serve al Paese. ●

LA REDAZIONE

segreteria.giordanoeditore@gmail.com



*L'obiettivo di ricostruire
uno Stato moderno
è la vera sfida*

***Francesca Moraci**, è professore ordinario di Urbanistica presso la Università Mediterranea di Reggio Calabria. Tra i 15 esperti del Governo per il Piano strategico nazionale della portualità e logistica e riforma delle autorità portuali. Attualmente è componente del Consiglio di amministrazione ANAS SpA. Ha fornito contributi tecnico-scientifici finalizzati alla costruzione del masterplan del Sud e alla politica di coesione nel Mezzogiorno con particolare riguardo al tema delle infrastrutture e della città.*



LE INNOVAZIONI NELLA LOGISTICA RIVOLUZIONANO L'INDUSTRIA

L'economia industriale sposa la logistica

di ROCCO GIORDANO

Negli anni passati l'economia industriale si è comportata da maratoneta che organizza la corsa sulla lunga distanza solo sulla base delle proprie forze. Oggi si comporta da staffettista che dimensiona i propri sforzi in relazione al segmento di corsa che deve coprire!

Questo per dire che negli anni passati Fiat si è localizzata su impianti propri realizzando stabilimenti (vedi Cassino), aiuole tecnologiche (vedi Melfi), facendosi carico anche e in molti casi di temi che attengono più a politiche pubbliche che all'imprenditore privato, come l'occupazione, la infrastrutturazione di aree, la formazione, ecc.

Oggi per reggere la competitività è chiamata viceversa ad operare scelte veloci che vengono operate in un contesto mondiale che richiede sempre più di concentrarsi sul "core business" ovvero la produzione e la commercializzazione del prodotto.

Queste riflessioni nascono dalla lettura delle scelte che ha fatto FCA per la produzione del SUV STELVIO insediandosi in Campania e occupandosi solo della catena di produzione realizzata all'interno di uno stabilimento non proprio ma utilizzando un impianto all'interno del Polo Logistico Marican di Teverola.

Si pongono d'obbligo due riflessioni.

- 1.** L'impianto realizzato in uno spazio coperto di 20 mila mq. è stato realizzato dall'imprenditore privato in 6 mesi e dato in affitto a FCA.
- 2.** L'impianto è realizzato all'interno di un polo logistico interamente privato.

Nel primo caso la FCA sul piano della localizzazione ha basato la propria scelta sul concetto della flessibilità per potersi agevolmente spostare in relazione a quelli che saranno i processi di sviluppo che si stanno delineando a scala globale.

Questo significa che la reingegnerizzazione dei processi ormai nella fase della piena maturazione richiede sempre più di spostare i conti delle imprese, da quelli patrimoniali a quelli economici.

Nel secondo caso si accorcia anche la catena logistica considerato che tra produttori e logistici il link necessario è dato dalla quantità di servizi che un'area riesce a mettere a disposizione degli operatori.

La sorpresa è che questi servizi non sono più affidati alla logistica pubblica, ma alla logistica privata.

Qui entra in gioco la chiave di lettura del nuovo processo – logistica-impresa – che è capace di offrire una imprenditoria privata illuminata.

Non è nostra abitudine sottolineare le attitudini di alcuni imprenditori rispetto ad altri ma è nostro obbligo sottolineare quelle capacità imprenditoriali che sono mutuabili anche a dimostrazione di un "nuovo" processo culturale di settore.

Per questa sottolineatura ci sia giustificato anche qualche punto di enfasi, considerato che gli imprenditori che sono a capo del Gruppo Marican che hanno realizzato il complesso VEGA, sono l'incarnazione di come sia possibile una riconversione a 360 gradi, ovvero passare dall'agricoltura all'immobiliare, alla energia, alla logistica.

Quello che ci interessa è la logistica, ma ancor più l'esperienza di un grande gruppo come FCA non che pensa più a fare il maratoneta, ma a correre nel modo più veloce possibile una staffetta la cui lunghezza è dettata dai cicli economici che diventano sempre più corti e sempre più geograficamente mutevoli.

ANCHE AL SUD ITALIA UN POLO LOGISTICO DI ECCELLENZA

Settore Immobiliare, Costruzioni, Energia ed Agricoltura. Su questi quattro capisaldi si sviluppano le attività del Gruppo Marican: una holding che ha avuto la lungimiranza di creare moderne realtà immobiliari senza trascurare i principi dello sviluppo sostenibile. Esempio concreto di tale approccio sono i condomini industriali Vega, dal nome della stella bianca. Il complesso industriale, for-

mato da 13 corpi si sviluppa su una superficie coperta totale di circa 170 mila mq. e 100 mila mq. ancora da edificare. Il nuovo Polo Logistico Campano è situato nella zona industriale di Aversa Nord, che insiste sui comuni di Teverola, Carinaro e Gricignano d'Aversa. Si tratta di una posizione strategica dal momento che è compresa nel raggio di 10 km. da porto, aeroporto e stazione ferroviaria di



*Dai poli
delle eccellenze
alle eccellenze diffuse
nel Mezzogiorno*





Le aziende si concentrano sempre più sul core business e Marican si fa carico dei servizi di supporto

Napoli. Quello che caratterizza i Condomini Industriali Vega è la gestione degli stessi, che manleva le aziende da qualunque onere legato alla vita dell'edificio. L'offerta di Marican si caratterizza per gli immobili curati in maniera sofisticata e funzionale rispetto alle attività svolte dai clienti. I servizi offerti spaziano da: ronda notturna; servizio di vigilanza 24h su 24; servizio di controllo degli accessi; pulizia delle aree esterne; illuminazione esterna; manutenzione e cura degli spazi verdi e non; pronto intervento guasti (guasto elettrico-idraulico-meccanico); servizio di primo intervento antincendio, servizio di primo soccorso con autoambulanza; servizio navetta per gli spostamenti da e per porto, stazione ed aeroporto di Napoli. Inoltre è a disposizione una sala conferenze con capienza 80 persone. Alla luce di ciò i condomini industriali Vega sono già stati scelti da

brand di fama internazionale quali: Albini & Pitigliani, CGT Caterpillar, Dli Group, Fercam, Fedex, Eurospin, Expert, Fintyre, Gruppo di Palo, Ikea, Magneti Marelli, Mitsafetrans, Mondo Convenienza, Rhenus, Stante, Sifte Berti. Ulteriore business è quello delle costruzioni, attraverso cui il Gruppo, sviluppa la philophy della "costruzione delle aziende su misura" sulla base delle peculiari richieste avanzate dai potenziali clienti. A riprova dell'attenzione dedicata alle tematiche ambientali dal Gruppo Marican, il complesso industriale Vega è caratterizzato dal Parco Fotovoltaico Vega installato sulle sommità degli edifici, che sviluppa una potenza complessiva pari a 12 MW. In termini di produttività annua il valore dichiarato è di 17.748 MWh di energia elettrica.

Per concludere a capo di Marican ci sono i Fratelli Canciello di Frattamaggiore (NA). ●

Rocco Giordano
roccior@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.*



LE OPERAZIONI DOGANALI E I CONTROLLI È LA SFIDA DEI PORTI

Sportello unico doganale e dei controlli e “governance” doganale

di **DANILO DESIDERIO**
e **GIOVANNI DE MARI**

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, serie generale, n. 203 del 31 agosto 2016, ha finalmente approvato la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali. Il predetto decreto ha anche rivisitato ed ampliato lo Sportello Unico Doganale – introdotto in Italia con la legge 4 dicembre 2003 n. 350 – definendolo “Sportello unico doganale e dei controlli”, a voler sottolineare la duplice accezione che nel nostro Paese si è inteso attribuire a tale dispositivo, ossia: meccanismo di semplificazione amministrativa che consente l’accentramento presso un unico organismo di tutte le istanze e formalità a cui gli operatori sono tenuti relativamente al compimento delle operazioni di importazione od esportazione delle merci (“single window”), e sistema di coordinamento dei controlli da parte dei vari organi ispettivi (“one stop shop”). L’articolo 47 del Codice Doganale dell’Unione (Regolamento UE n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 ottobre 2013), detta come noto una norma specifica dedicata alla cooperazione tra le autorità di controllo, Qualora infatti, relativamente ad una data merce, debbano essere effettuate operazioni ispettive di competenza di più autorità diverse, l’amministrazione doganale ne assume il coordinamento e fa sì che queste vengano eseguite, ogniqualvolta ciò sia possibile, contemporaneamente e nello stesso luogo, Per rendere possibile tale cooperazione tra organismi di controllo, dogane e altre autorità possono scambiarsi (eventualmente anche per il tramite della Commissione europea), i dati relativi all’entrata, all’uscita, al transito, alla circolazione, al deposito ed all’uso finale delle merci, compreso il traffico postale.

Il meccanismo in questione, introdotto in Italia con l’articolo 4 della legge 4 dicembre 2003 n. 350 (legge finanziaria 2004), nelle intenzioni del legislatore italiano intendeva anticipare un dispositivo di semplificazione delle formalità relative alle operazioni di importazione ed esportazione di cui si discuteva da tempo a livello internazionale (il primo Paese al mondo ad adottare tale sistema fu Singapore, che nel 1989 creò il sistema “Tradenet”), poi accolto nella Risoluzione del Consiglio del 5 dicembre 2003 relativa alla creazione di un ambiente semplificato e privo di supporti cartacei per le dogane ed il commercio. Si legge infatti in tale Risoluzione: *“H processo di semplificazione e di informatizzazione delle procedure implica il coordinamento con le altre amministrazioni o agenzie coinvolte nel processo doganale; ciò contribuirebbe a ridurre i costi per gli operatori economici e ad ottimizzare l’efficienza, l’efficacia e la tempestività dei controlli connessi”*. Lo sportello unico doganale fu in seguito inserito nel Regolamento CE n. 648 del 13 aprile 2005 (poi trasfuso nell’art. 13 del Codice Doganale Comunitario), il quale attribuiva air istituto in questione una funzione più marcatamente di coordinamento dei controlli svolti da tutti gli organi con funzioni ispettive sulle merci. L’art. 13 del Regolamento CE n. 648/2005 stabiliva infatti che *“Se espletati da autorità diverse dalle autorità doganali i controlli sono effettuati in stretto coordinamento con queste ultime, se possibile nel medesimo luogo e nel medesimo momento”*.

Tuttavia l’attuazione dello strumento in questione, almeno in Italia, si è rivelata alquanto difficile. Il comma 59 della legge finanziaria 2004 demandava infatti ad un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, adottato su proposta del Ministro dell’Economia e delle Finanze, d’intesa con i Ministri interessati e con la Conferenza Stato-Regioni, il compito di definire i termini di conclusione dei procedimenti amministrativi prodromici alla conclusione delle operazioni doganali e di quelli da svolgere contestualmente alla presentazione della merce. Il provvedimento in questione (DPCM n. 242/2010), per una serie di ritardi difficilmente spiegabili, ha percorso un iter della durata di ben 7 anni prima di essere approvato.

Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 reinterviene ora sull’istituto, a testimonianza di quanto sia avvertito in Italia il problema del coordinamento dei controlli sulle merci, caratterizzati da un notevole stato di frammentazione fra un elevato numero di organi ispettivi diversi dalle dogane, circa una ventina, e da sovrapposizioni procedurali che incidono negativamente sul processo di sdoganamento delle merci, causando ingenti ritardi e costi a carico degli operatori. Il decreto legislativo n. 169/2016 stabilisce infatti all’articolo 20 che allo “sportello unico doganale”, ora denominato “sportello unico doganale e dei controlli sono attribuiti, altresì, la competenza nonché i controlli relativi a tutti gli adempimenti connessi all’entrata e uscita delle merci nel (o dal) territorio nazionale. L’attività di coordinamento e



Il processo di semplificazione delle procedure doganali contribuisce a ridurre i costi





*Non bastano
le procedure occorre
un progetto nazionale
di informazione
e formazione per le
procedure doganali*

di concentrazione dei controlli all'interno di uno stesso luogo, realizzata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, riguarda nello specifico tutte le attività ispettive derivanti dall'applicazione delle norme UE in materia, incluse quelle che mettono in gioco altre amministrazioni o organi dello Stato, con la sola esclusione dei controlli di polizia, di quelli disposti dall'autorità giudiziaria ed in genere dei controlli volti a garantire la sicurezza dello Stato, i quali sono dunque sottratti all'azione di "governance" doganale, che oltre al coordinamento, implica anche il monitoraggio delle azioni di controllo poste in atto da tutte le altre amministrazioni dello Stato, ai fini di una loro realizzazione in forma integrata ed efficace.

Una norma invece che desta preoccupazione, in quanto rievoca un precedente storico, ossia quello della ritardata attuazione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di implementazione dello sportello unico doganale, è rappresentata dal comma 2 dell'art. 20 che attribuisce ancora una volta ad un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con i Ministeri interessati, il compito di individuare le risorse umane, strumentali e finanziarie per la realizzazione dell'attività di coordinamento in cui si sostanzierà lo sportello unico doganale e dei controlli, fermo il divieto di costituire nuovi vincoli a carico del bilancio dello Stato. Consola tuttavia il fatto che nella norma in questione non viene più prevista la consultazione della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, che fu la principale responsabile dei ritardi legati all'adozione del DPCM n. 242/2010.

Infine, il comma 3 del decreto legislativo n. 169/2016 prevede che le amministrazioni che a qualsiasi titolo effettuano controlli sulle merci presentate in dogana debbano concludere i rispettivi procedimenti di competenza entro il termine di un'ora per il controllo documentale e di cinque ore per il controllo fisico delle merci. Se tuttavia i controlli richiedono accertamenti di natura tecnica o prelievamento di campioni, si applicano i termini di esecuzione stabiliti dalla normativa dell'Unione europea o dai protocolli di settore. Si tratta in realtà di una disposizione già prevista dalla legge n. 9 del 21 febbraio 2014, di conversione del DX. n. 145/2013 ("Destinazione Italia"), battezzata "sdoganamento veloce". A parte i problemi di coordinamento fra i due testi, i quali non sono perfettamente allineati (si noti la disposizione della legge n. 9/2014 che stabilisce che qualora il controllo richieda accertamenti di natura tecnica, incluso il prelievamento di campioni, "i tempi tecnici per conoscere i relativi esiti non possono superare i tre giorni", mentre come si è visto, il decreto legislativo n. 169/2016 rinvia alla normativa dell'Unione europea o a protocolli di settore la definizione dei tempi di controllo che implicano accertamenti di natura tecnica o prelievamento di campioni), l'attuazione del comma in questione desta perplessità per via delle oggettive difficoltà di realizzazione delle attività ispettive entro termini così brevi ad opera delle autorità pubbliche, sebbene la nuova disposizione specifichi che i suddetti termini decorrono solo dal momento in cui le amministrazioni coinvolte nelle operazioni di controllo dispongono di tutti gli elementi informativi e nel momento in cui sono soddisfatte tutte le condizioni previste dalla normativa vigente per l'effettuazione degli stessi. Infine occorre tener conto del fatto che per poter rispettare tali tempistiche, anche gli operatori e tutti gli altri attori della catena logistica devono essere preparati, così da poter effettuare celermente tutte le operazioni dichiarative e di trasmissione documentale, nonché eseguire le operazioni di movimentazione delle merci (es. ritiro dagli spazi doganali), immediatamente al termine delle attività ispettive, onde evitare che insorgano costi aggiuntivi di deposito/magazzinaggio o di trasferimento delle merci all'interno delle aree portuali, aeroportuali ed interportuali che annullerebbero i vantaggi legati ad una esecuzione tempestiva dei controlli da parte delle autorità pubbliche. ●

Danilo DESIDERIO
info@ddcustomslaw.com

Giovanni DE MARI
gdemari@demari.it

Danilo Desiderio, è titolare dello Studio Legale Danilo Desiderio International Trade & Customs Regulation, avvocato specializzato in diritto doganale e in commercio estero, esperto nelle problematiche di commercio internazionale che interessano aziende pubbliche e private, doganalisti ed altre categorie di professionisti che operano nei settori del commercio internazionale.

Giovanni De Mari, laureato in giurisprudenza. Presidente Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali. Ha fornito contributi alle politiche di settore ed alle politiche di governo per facilitare il processo di internazionalizzazione degli scambi, migliorando il processo delle procedure doganali.



I PORTI RESTANO IL FUTURO DEL PAESE

Il porto di Taranto di nuova generazione: gli sviluppi della piastra logistica

di MARIANNA D'AGOSTINO
e ANTONIO E. FAVALE

ZONE ECONOMICHE FRANCHE

Nel secolo scorso molti Paesi, in via di sviluppo, hanno migliorato le loro economie grazie alla nascita delle *Free Economic Zones* (Zone Economiche Franche). Esse svolgono un ruolo importante nell'economia mondiale: il loro sviluppo rappresenta, infatti, un fenomeno economico globale che tende verso un modello generale, anche se vi è ancora una struttura ricca di diversi tipi di FEZ. Le Zone Economiche Franche possono essere classificate in 6 tipologie principali e 7 generazioni di sottotipi, nate e cresciute grazie al progresso politico, scientifico e tecnologico: *FEZ basata sul commercio*, ossia la prima generazione; *FEZ basate sui servizi* (Zone libere turistiche e finanziarie), nate nel 1930 e che rappresentano la seconda generazione; *FEZ basate sulla manifattura*, che sono la terza generazione, create circa venti anni più tardi; *FEZ basate sulla scienza* (SIP), sono la quarta generazione; *FEZ globali* (SEZ), rappresentano la quinta generazione; *FEZ transfrontaliere* (suddivise in zona transfrontaliera di cooperazione economica nell'Unione Europea e triangoli di crescita transnazionali in Asia), ossia la sesta generazione; e, infine, *l'integrazione transnazionale economica regionale* (Regional Economic Integration - REI) è l'ultima generazione. Ogni tipo di FEZ ha il compito di promuovere l'internazionalizzazione finanziaria, l'integrazione della produzione, la liberalizzazione del commercio mondiale, nonché molti altri fondamentali aspetti economici, tecnologici e sociali.

Una delle caratteristiche fondamentali di queste zone è la presenza di programmi di promozione di generosi investimenti fiscali. Gli incentivi fiscali possono essere destinati ad investimenti nelle regioni che sono svantaggiate a causa della loro lontananza dai grandi centri urbani. Operare in una zona remota può comportare più elevati costi di trasporto e di comunicazione per l'accesso dei materiali utilizzati nella produzione e nella realizzazione di prodotti finali. Il successo di una zona è misurata dalla variazione dell'occupazione, dell'aumento del numero di imprese nella zona e dell'importo degli investimenti intrapresi dopo la designazione ed anche in termini di trasferimento tecnologico, nonché dalla modernizzazione industriale, l'esportazione, la diversificazione delle economie locali.

ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Una Zona Economica Speciale è una zona geograficamente delimitata che ha una sola direzione o amministrazione. Offre vantaggi in base alla posizione fisica all'interno della zona e, grazie ad una funzione giuridica, sono eliminati alcuni strumenti della politica commerciale. Inoltre, ha una zona doganale separata e procedure semplificate. Le Zone Economiche Speciali si riferiscono a diverse attività e servizi economici e comprendono una grande varietà di zone con diversi obiettivi, diversi mercati e attività, tra cui: *Free Trade Zones* (Zone di libero scambio, sono piccole, recintate, aree duty-free, offrono deposito, stoccaggio e impianti di distribuzione per il commercio, trasbordo e permettono di effettuare operazioni di ri-esportazione); *Export Processing Zones* (Zone di trasformazione per l'esportazione, offrono incentivi speciali e strutture per attività produttive e connesse, finalizzate per lo più a mercati di esportazione); *Free Ports* (Porti Franchi, possono ospitare tutti i tipi di attività, come il turismo e le vendite al dettaglio, consentono alle persone di risiedere in loco e forniscono un insieme molto più ampio di incentivi e benefici); *Enterprise Zones* (Zone industriali, hanno il compito di rivitalizzare le aree urbane o rurali in difficoltà attraverso l'erogazione di incentivi fiscali e sovvenzioni finanziarie); *Single Factories* (letteralmente Fabbriche singole. Con lo sviluppo di questo tipo di zona economica, la specializzazione di un settore selezionato cresce in modo da aumentare la capacità di competere con un'altra azienda nello stesso settore. Le fabbriche non devono trovarsi all'interno di una zona designata per ricevere incentivi e privilegi); *Specialized Zones* (Zone specializzate, ogni zona viene istituita con uno scopo speciale o specifico. Alcuni esempi di zone speciali sono zone economiche speciali multi-prodotto, parchi scientifici e tecnologici, zone petrolchimiche, turistiche e zone ricreative, logistica e magazzinaggio, e così via). Le Zone Economiche Speciali hanno diversi obiettivi, fra i quali: attirare gli investimenti diretti esteri, servire come "valvole di pressione" per alleviare la disoccupazione su vasta scala, a sostegno di una strategia di riforma economica più ampia.

I benefici economici di sviluppo della zona sono sia statici che dinamici. I vantaggi statici inclu-



Le zone economiche speciali sono necessarie non solo per abbassare la pressione fiscale





La retroportualità diffusa è l'area da individuare per le zone di libero scambio

dono la creazione di occupazione diretta e generazione di reddito, la crescita e diversificazione delle esportazioni, entrate in valuta estera, investimenti diretti esteri, entrate pubbliche; quelli *dinamici*, invece, includono la creazione di occupazione indiretta, il miglioramento delle competenze, l'occupazione femminile, il trasferimento tecnologico, lo sviluppo regionale.

ZONE DI LIBERO SCAMBIO

Si tratta di zone esenti da tasse che forniscono servizi essenziali per la negoziazione, il trasporto, l'importazione e l'esportazione. Operando in tale area, le regole e la regolamentazione riguardanti tariffe, lavoro e ambiente, potrebbero essere esentate, ridotte o meno controllate. L'obiettivo di una Zona di libero scambio è quello di *migliorare la presenza sul mercato globale*, attirando nuovi investimenti aziendali e stranieri. Possono essere situate in una parte più o meno sviluppata del Paese, al fine di ridurre la povertà, aumentare l'occupazione e per promuovere le attività economiche. Chiunque voglia importare o esportare beni può trarre vantaggi da tali zone. Una Zona di libero scambio può essere progettata e stabilita per varie ragioni e con caratteristiche differenti fra loro. Vi sono, tuttavia, alcune caratteristiche comuni, standard: infrastruttura avanzata, di qualità superiore; norme flessibili, in quanto le aziende, operanti all'interno della zona, possono avere accesso ad un processo doganale più snello, con meno burocrazia; orientamento all'esportazione; incentivi.

IL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

In Europa, il *porto italiano* si colloca al terzo posto relativamente i volumi di merci trasportati. Ai primi due posti troviamo Olanda e Gran Bretagna. Un risultato che, a prima vista, può sembrare straordinario. E così sarebbe, se non fosse che il sistema portuale italiano ha perso competitività e quote di mercato nel settore del *transhipment*¹. Questo perché vi sono carenze a livello economico, burocratico (in Italia ci vogliono circa diciannove giorni, contro i circa sei impiegati in Olanda, per l'adempimento delle procedure di sdoganamento delle merci), carenze infrastrutturali interne: tali derivanti da un inadeguato sistema di collegamento con altri porti del territorio, non avvalendosi, quindi, di una rete di trasporto intermodale. Alla luce di ciò, sembra normale che gli operatori scelgano altri scali per effettuare i loro investimenti. Inoltre, da uno studio del *Liner Shipping Connectivity Index*² si evince che, da circa 10 anni, l'Italia è al 17° posto nel 2015 per competitività del sistema marittimo. Il primato spetta alla Cina.

L'indice LSCI è il risultato di 5 componenti:

- Il numero delle navi;
- Il totale della capacità di queste navi di trasportare container;
- La dimensione massima della nave;
- Il numero dei servizi;
- Il numero di aziende che schierano navi portacontainer per i servizi da/verso il porto di un Paese.

I dati derivano da *Containerisation International Online*.

L'indice è generato come segue: per ciascuna delle cinque componenti, il valore di un Paese viene diviso per il valore massimo di tale componente nel 2004, e per ogni Paese, viene calcolata la media delle cinque componenti. Questa media viene, quindi, divisa per la media massima del 2004 e moltiplicata per 100. In questo modo, l'indice genera il valore 100 per il paese con il più alto indice medio delle cinque componenti nel 2004.

ZONA FRANCA DOGANALE: IL SUO SVILUPPO A TARANTO

Nel 2013, l'Autorità Portuale di Taranto ha presentato un'istanza formale all'Ufficio Doganale di Taranto per poter esercitare una Zona Franca non interclusa di Tipo II nell'area del Porto di Taranto, con l'intenzione di promuovere lo sviluppo economico di questa area e dell'Interporto di Taranto, incrementando i traffici, la produttività e la competitività dello scalo nel bacino del Mediterraneo, agevolando altresì l'impianto di stabilimenti industriali nell'area franca, a beneficio della Città di Taranto e dell'intero sistema Paese. Nello stesso anno, il Consiglio Comunale di Taranto ha approvato l'istituzione del Porto Franco o di una Zona Economica Speciale sostenendo l'iniziativa intrapresa dall'Autorità Portuale e, la cui gestione è stata attribuita, nel 2014, alla stessa Autorità Portuale.

L'istituzione di una Zona Franca Doganale permetterebbe alla città di svilupparsi economicamente, soprattutto da un punto di vista produttivo strategico. Ciò che si intende realizzare è, quindi:

¹ Il **transhipment** è uno "schema di trasporto" che consiste in un complesso di procedure relative al trasferimento (sbarco/reimbarco) di contenitori dalle grandi navi portacontainers (o navi madri), su battelli di dimensioni minori definiti navi feeder. Con questi sistemi, dai grandi porti internazionali, dove si incrociano molte linee di navigazione con origine e destinazione diverse (detti hub transhipment) e che sono al centro di regioni dove sono presenti più porti (come i porti di Rotterdam, New York o Singapore) è possibile trasferire le merci o sui treni, mediante i percorsi dei *landbridges*, o sulle reti di navi feeder verso altri porti. <http://www.genoaportcenter.it/Pagina.aspx?idPag=124&AspxAutoDetectCookieSupport=1>.

² Indicatore dell'UNCTAD che misura la competitività del sistema marittimo di un Paese.



- incrementare lo sviluppo dei traffici e del commercio internazionale, incentivando il transito e la spedizione delle merci;
- incrementare le vendite e gli scambi commerciali con il resto del mondo;
- favorire l'insediamento e la permanente localizzazione di nuove imprese che creino occupazione e incentivino lo sviluppo economico;
- favorire i consumi, migliorando le condizioni di vita della popolazione e incentivando il turismo in quelle aree.

LA ZONA FRANCA NON INTERCLUSA DI TIPO II

La Zona Franca è una parte del territorio doganale della Comunità in cui le merci non comunitarie sono considerate come merci non situate nel territorio doganale ai fini dell'applicazione dei dazi e delle misure di politica commerciale all'importazione, purché tali merci non siano utilizzate in maniera diversa rispetto a quella prevista dalla documentazione doganale; mentre, le merci comunitarie beneficiano di misure connesse alla loro esportazione.

Le Zone Franche possono essere intercluse o non intercluse. Quelle *intercluse* (o "sottoposte a controllo di tipo I") sono zone in cui esiste una delimitazione precisa dell'area da destinare a zona franca e nelle quali il controllo della dogana è solo eventuale sulle merci che vi entrano o che vi vengono depositate o che vi escono.

Per Zone Franche *non intercluse* si intendono, invece, quelle zone per le quali le Autorità doganali possono autorizzare che si designino delle aree nelle quali vengano effettuati gli stessi controlli e le stesse formalità doganali che si applicano al regime del deposito doganale. Le merci introdotte in questa zona sono vincolate al relativo regime del deposito doganale. Inoltre, l'area in questione consente l'esenzione completa dalle imposte doganali e dall'Iva. Inoltre, le imprese manifatturiere che si insedieranno, avranno l'esenzione dall'imposta sui redditi e di quella regionale sulle attività produttive, nonché da altri eventuali oneri contributivi. All'interno della Zona Franca possono essere svolte le attività seguenti:

- stoccaggio;
- manipolazioni usuali;
- trasformazione sotto controllo doganale;
- perfezionamento attivo;
- commercializzazione di merci terze.

LA PIASTRA PORTUALE

Si tratta di un'infrastruttura portuale che ha previsto la realizzazione di un modello di piattaforma logistica integrata nelle tipologie di trasporto marittimo, aereo e terrestre, concepite come fasi di un solo processo. In questo modo, la piattaforma costituisce un centro di interscambio fra i diversi segmenti di trasporto in un'area dotata di adeguati collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale nazionale.

Oltre alla realizzazione della piattaforma logistica (completata nel settembre 2015), i lavori di Piastra Logistica Integrata del Porto di Taranto prevedono diversi interventi su:

- strada dei moli e degli impianti, ossia il collegamento organico ed efficiente di tutti i moli del porto di Taranto e il miglioramento dei collegamenti con la rete stradale nazionale;
- ampliamento del IV sporgente, ossia la realizzazione di una nuova banchina di ormeggio per una lunghezza di m 600, nonché il riempimento delle aree retrostanti al fine di realizzare piazzali idonei per le operazioni portuali;
- darsena ad ovest del IV sporgente, comprende sia la banchina di riva che le banchine di raccordo sino all'esistente darsena servizi;
- vasca di colmata, per accogliere fanghi provenienti dai dragaggi della Darsena Ovest e del IV.

Il Presidente dell'Autorità Portuale, l'Avv. Sergio Prete, ha recentemente dichiarato che *"grazie a questo adeguamento infrastrutturale, il porto di Taranto si avvia al raggiungimento dell'obiettivo prioritario della propria politica di sviluppo: diventare uno scalo di "Terza Generazione", ossia un'infrastruttura che vada oltre le prestazioni connesse allo sbarco/imbarco delle merci, che sia in grado di offrire il ciclo completo dei servizi nell'ambito della catena logistica e, ancor di più, che rappresenti una struttura a servizio dello sviluppo e della crescita del territorio e ponte di collegamento del territorio medesimo con i mercati nazionali ed internazionali"*.

ZES A TARANTO: PROSSIMA REALTÀ!

Nel marzo del 2015, il Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, l'Avv. Sergio Prete, ha depositato istanza per la trasformazione della Zona Franca non Interclusa in Zona Economica Speciale. Le ZES sono aree geografiche delimitate, situate all'interno di una Nazione e dotate di una legislazione economica differente, rispetto alla legislazione in atto nel Paese di appartenenza. Solitamente vengono create per attrarre nuove aziende e capitali dall'estero, soprattutto investimenti diretti esteri, i quali hanno, come caratteristica principale, quella di essere



Taranto dal Distripark
alle zone di libero
scambio per uno scalo
di terza generazione





Confidiamo!

investimenti a medio e lungo periodo e a basso grado di liquidità, a differenza degli investimenti di portafoglio (investimenti esteri indiretti) che possono essere anche di breve periodo e, quindi, potenzialmente a solo carattere speculativo. In genere, tale politica si applica a territori particolarmente depressi all'interno di uno Stato, in modo da incentivarne lo sviluppo economico e sociale, oppure attorno a zone di confine o infrastrutture strategicamente importanti per l'economia di un Paese, come ad esempio porti e aeroporti. All'interno di queste aree, gli investitori stranieri che intendano fare imprese, avranno il vantaggio di godere di trattamenti fiscali, economici e finanziari, fra i quali esenzioni o riduzioni delle imposte sui redditi, sulle attività produttive, accelerazioni procedure doganali, sospensione pagamento dazi e IVA, riduzione degli ostacoli e lentezze della burocrazia, incentivi sugli investimenti iniziali.

Tali imprese possono compiere diverse operazioni:

- importazione;
- deposito merce;
- confezionamento;
- trasformazione;
- assemblaggio;
- riesportazione merce.

Il Presidente dell'AP³ l'Avv. Sergio Prete ha, a tal proposito, dichiarato che *“l’istituzione della Zona Economica Speciale consentirebbe di raggiungere, in tempi brevi, l’obiettivo di accelerare lo sviluppo economico ed occupazionale del territorio, grazie all’attrazione di maggiori investimenti od insediamenti stranieri mediante la defiscalizzazione delle attività produttive e del reddito generato e, quindi, all’adozione di misure ed incentivi che il Governo andrebbe ad individuare per favorire l’export e la competitività del territorio e del porto anche rispetto agli scali transfrontalieri del Nord Africa”*.

Le Zone Economiche Speciali sono già presenti in diversi Paesi dell'Europa quali Polonia, Lettonia e Lituania e, in Italia, in particolare nel Mezzogiorno, vi sono le condizioni per la loro creazione, soprattutto nei luoghi in cui sono presenti porti di transhipment. Il porto di Taranto è, tra questi, uno dei più importanti.

La realizzazione delle ZES, non presenti oggi in Italia, appare, dunque, la ricetta ideale per rilanciare gli investimenti diretti esteri in tale Paese, catalizzando l'interesse di grandi gruppi internazionali creando, in tal modo, occupazione e sviluppo economico. Tali benefici sono attesi in misura nettamente superiore alle perdite che l'erario sostiene per implementare il sistema di incentivazione, dal momento che si tratta di entrate fiscali per ora inesistenti. In altre parole, se si considerano soltanto i benefici e gli oneri marginali che derivano dalla creazione di una ZES, il saldo rimane di gran lunga favorevole. A novembre 2015, il Comitato Portuale di Taranto ha approvato l'adozione dell'elenco annuale 2016 e del programma triennale delle opere pubbliche dell'Autorità Portuale 2016-2018. Ciò consentirà, al Porto, di raggiungere il seguente obiettivo: diventare uno scalo di Terza Generazione. ●

Marianna D'AGOSTINO

murian1990@gmail.com

Antonio Eduardo FAVALE

antonioeduardo617@hotmail.com

Full Article

www.roccogiordanoeditore.eu

³ Autorità Portuale.

Marianna D'Agostino, Laureata in Economia e Amministrazione delle Aziende, Dipartimento Jonico DJSGE Taranto dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro, con una Tesi interamente in lingua inglese avente come titolo *“Economic Issues of Special Economic Zones”*, in cotutela con l'autorità portuale Taranto, associa la sua passione per gli studi di management internazionale all'attività di dirigente sportiva F.I.T. - Federazione Italiana Tennis, presso il Consiglio Federale dell'Istituto di Formazione *“Roberto Lombardi”*, Roma. Ha collaborato con l'insegnamento DJSGE Taranto di English for Economics and Management nella recente pubblicazione di marketing territoriale, a cura ufficiale dell'insegnamento, in doppia veste linguistica *“In the Lands of the Terra d'Otranto - Terre d'Otranto”* per lo special *“Gazzetta del Mezzogiorno estate 2016”*.

Antonio Eduardo Favale, PhD in Relazioni Internazionali – dipartimento SSSU dell'Università del Salento (Lecce), è laureato in Lettere classiche, in Comunicazione linguistica e in Lingue moderne. Perfezionatosi in Cooperazione internazionale e Peacekeeping in cotutela con UNiMed-Roma, ha preso parte in qualità di Ufficiale di Collegamento ai Grandi Lavori per il G8 dell'Economia 2009. È stato Ricercatore incaricato vincitore di concorso del Progetto Regione Puglia *“Ritorno al Futuro - Ricerca, P.O. Puglia 2007-2013”* con il soggetto progettuale dal titolo *“ELAP: English Language Apulian Platform”*. Ha effettuato Ricerca storico-politica presso l'presso i National Archives (TNA-Pro) del Regno Unito (Londra, GB) ed i NARA (National Archives of the United States) di Washington (Washington D.C., Usa). Insegna English for Economics and Management nei corsi di laurea di Economia e Amministrazione delle Aziende e Scienze e Gestione delle Attività Marittime presso il Dipartimento Jonico DJSGE Taranto - Università degli Studi di Bari Aldo Moro.



ZAMBIA: DA PAESE “LANDLOCKED” A “LANDLINKED”

Analisi del documento programmatico per la gestione e lo sviluppo delle Ferrovie in Zambia

di CLAUDIO MIGLIARDI e CLAUDIA NICCHINIELLO

L'articolo sintetizza i punti essenziali del documento programmatico dello Zambia riguardante la manutenzione e lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, quale elemento chiave per lo sviluppo economico e sociale del Paese. Lo Zambia è un Paese nel cuore dell'Africa Australe e che non ha affaccio sul mare – tecnicamente un “landlocked Country”, che confina con diversi Paesi (ben 9 se contiamo anche il Burundi a nord del lago Tanganika), e ben 4 dei quali hanno Porti importanti sia sull'Oceano Indiano a Est che sull'Atlantico a Ovest.

Quindi sia per l'importazione che per l'esportazione delle proprie risorse lo Zambia, nell'ottica e nella prospettiva inversa di opportunità di sviluppo, è un Paese “collegato” più che “scollegato” dal mare. Da cui il concetto, molto amato dai sostenitori governativi di questo sviluppo, che lo Zambia può essere meglio definito come un Paese “Landlinked” piuttosto che “Landlocked”. Peraltro essendo un Paese relativamente più tranquillo e politicamente più stabile, rispetto a quelli confinanti, sta divenendo negli anni un luogo di rifugio delle popolazioni limitrofe che vivono maggiore povertà e guerre civili (Congo, Angola, Zimbabwe, etc.).

INTRODUZIONE AL PAESE ED AL SUO ATTUALE SISTEMA FERROVIARIO

Lo Zambia è un Paese dell'Africa Australe Sub-Sahariana che confina con la Repubblica Democratica del Congo a Nord, la Tanzania a nord-est, Malawi e Mozambique ad Est, Zimbabwe e Botswana a Sud, Namibia a sud-ovest e Angola ad Ovest. Lo Zambia copre una area di 752.612 km². Da un punto di vista amministrativo il Paese è diviso in 10 Province e 74 Distretti Urbani. Delle 10 Province, due sono predominanti da un punto di vista di urbanizzazione, Lusaka ed il Copperbelt (La cintura del rame). Le rimanenti Province: Central, Eastern, Muchinga, Northern, Luapula, North Western, Western, and Southern sono fondamentalmente rurali. La Capitale e Lusaka è si trova nella parte centro-meridionale del Paese.

Figura 1. Mappa dello Zambia.



Zambia diviso in 10 Province e 74 Distretti Urbani





Due Sistemi nella rete ferroviaria zambiana: ZRL e TAZARA

La rete ferroviaria zambiana consiste di due principali sistemi:

- Rete: Zambia Railway Limited (ZRL);
- Rete: Tanzania Zambia Railway Authority (TAZARA).

ZRL è la linea nazionale a scartamento ridotto (1067mm); è stata costruita fondamentalmente durante l'epoca della colonizzazione Britannica del Paese. Dal 2003, ZRL ha concesso la gestione della linea ad una compagnia privata chiamata "Railway Systems of Zambia" (RSZ), ma dal 2012, il Governo ha ritirato tale concessione per il generale deterioramento dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

L'attuale rete ferroviaria ZRL ha una lunghezza di oltre 1.200 km, a singolo binario ed è composta dalle seguenti linee:

- Linea principale dalle Cascate Vittoria (Livingstone) a Kitwe (848 km);
- Linee secondary: Choma-Masuku, Ndola-Luanshya, Kitwe-Chingola, Chambeshi-Mufulira, Ndola-Sakania e Luano-Chililabombwe;
- Mulobezi Line;
- Chipata-Mchinji Line.

L'altro sistema ferroviario del Paese è la TAZARA che si connette alla ZRL a Kapiri Mposhi e va verso la Tanzania fino al Porto di Dar es Salaam. L'infrastruttura è stata costruita da Costruttori cinesi negli anni '70. Anch'essa a singolo binario ed a scartamento ridotto per una lunghezza complessiva di 1,860 km. La TAZARA rappresenta la ferrovia mineraria del Paese, connettendo la zona del Copperbelt (letteralmente cintura del rame) all'Oceano Indiano in Tanzania.

SCOPO DEL DOCUMENTO PROGRAMMATICO DELLE FERROVIE

Il Dipartimento "Road & Rail" (Strade e Ferrovie) del Ministero dei Trasporti ha elaborato un documento programmatico per le ferrovie. Tale documento è stato concepito per il miglioramento delle Ferrovie in Zambia e per rafforzare la loro Governance e la struttura Istituzionale, al fine di avere ferrovie più efficienti, più rispondenti al mercato (buoni servizi per gli utenti finali), con tariffe pubblicamente sostenibili, con infrastrutture sicure ed eco-compatibili e che scongiurino il ripetersi del deterioramento a cui si è assistiti durante la concessione del periodo 2002-2011. Da evidenziare inoltre le numerose espressioni di interesse che il Governo Zambiano ha ricevuto, per il tramite del Ministero dei Trasporti, dal settore privato sul coinvolgimento nello sviluppo e nella ripresa del settore dei trasporti ferroviari.

I principi di questo documento sono stati discussi in vari forums come: il Joint Donor Fund (JDF), i Government Senior Management Meetings, Transport Department Meetings, Transport Sector Public Forums, etc.

Gli Stakeholders (tutti gli "attori" interessati dal progetto) hanno analizzato gli attuali Principi di Politiche Pubbliche, la Governance e la Struttura Istituzionale nel Settore dei Trasporti e le richieste per la partecipazione del Settore Privato nel Settore Ferroviario. Questo documento quindi raccoglie i feedbacks e i punti salienti di questi concetti che appaiono avere sufficiente appoggio dagli Stakeholders e dal Governo.

BACKGROUND

Trasporti Terrestri

Lo Zambia si trova nel centro dell'Africa Australe ed è un Paese senza sbocchi sul mare pesantemente condizionato con i Paesi confinanti per l'importazione e l'esportazione dei prodotti vitali per il Paese. Gli attuali trasporti terrestri hanno come destinazione i porti di Dar-es-Salaam (TANZANIA), Walvis Bay (NAMIBIA), Lobito Bay (ANGOLA), Durban (SUDAFRICA), Beira, Nacala and Mulenga (MOZAMBICO). Queste rotte forniscono accessibilità alle coste Occidentali (Oceano Atlantico) e Orientali dell'Africa (Oceano Indiano) ed alla Regione dei Grandi Laghi (Malawi e Tanganyika). Lo sviluppo di questi corridoi di trasporto terrestre, collegando importanti punti di ingresso e uscita, non è solo vitale per il commercio estero ma anche per l'incentivazione del commercio intra-regionale.

Il Governo della Repubblica dello Zambia si è impegnato nella costruzione, riabilitazione e manutenzione della rete infrastrutturale di trasporto terrestre nel Paese per migliorare l'erogazione dei relativi servizi.

Equilibrio Strada-Ferrovia

Lo Zambia ha una rete nazionale (ZRL) di 1.248 km di ferrovie che si suppone essere complementare alla rete stradale per muovere milioni di tonnellate di merci ogni anno attraverso il Paese e verso le frontiere. Purtroppo non è così. Per molti anni le condizioni delle infrastrutture ferroviarie in Zambia sono molto peggiorate a causa di una mal gestita manutenzione dei binari, e delle infrastrutture ferroviarie in genere, durante i periodi di concessione delle ferrovie (2002-2011 con la RSZ-Railway System Zambia limited), per mancanza di fon-



di, frequente indisponibilità di appropriati vagoni merci, ritardi alle frontiere, incertezza dei tempi di consegna, e difficoltà di ottenere informazioni attendibili sullo status dei gestori di trasporto e della supply chain (catena delle forniture).

Come risultato, i traffici ferroviari sono migrati verso quello stradale a più alti costi, con fenomeni di congestione del traffico, aumento delle emissioni nocive per l'ambiente e aumento della incidentalità grave e mortale.

PUBBLICO INTERESSE NELL'INDUSTRIA FERROVIARIA IN ZAMBIA - SADC E COMESA

Le ragioni sopra espresse hanno fatto nascere un crescente e significativo Pubblico Interesse nell'Industria Ferroviaria in Zambia, anche per il fatto che le Ferrovie hanno la capacità di contribuire alla crescita economica ed al benessere del Paese. Il trasporto ferroviario delle merci, normalmente ha un ruolo di forte effetto leva dell'economia nazionale, fornendo accesso ai prodotti nelle industrie dei settori più strategici con alte capacità di trasporto e costi più competitivi del trasporto su gomma, ed inoltre il trasporto ferroviario dei passeggeri fornisce un significativo ruolo economico e sociale specialmente nei corridoi inter-city delle regioni del Copper-Belt (miniere di rame) con le Province meridionali dello Zambia più densamente abitate. Quindi, c'è una vitale necessità di riabilitare e tenere in buono stato la rete infrastrutturale ferroviaria per gestire gli alti volumi di trasporto di merci su itinerari locali e internazionali.

Il Pubblico interesse nell'industria Ferroviaria in Zambia è ora riconosciuto a livello più importante. SADC (*Southern African Development Community* - Comunità degli Stati Africani Meridionali) ha sviluppato un programma, il *SADC Railway Restructuring Programme*. Il programma è una iniziativa che ha lo scopo di incrementare l'autonomia delle ferrovie e quindi incrementare il coinvolgimento del settore privato nelle forniture, per l'esercizio e per la gestione del sistema ferroviario. Questa iniziativa è in linea con il Capitolo 13, articolo 13.6 del *SADC Protocol on Transport, Communication*.

Inoltre, Paesi che sono membri di COMESA (*Common Market of Eastern and Southern Africa* - Mercato Comunitario degli Stati dell'Africa Orientale e Meridionale) hanno anch'essi adottate le prescrizioni SADC per migliorare la rete ferroviaria, a complemento delle iniziative di COMESA stessa. Per esempio, la *COMESA Infrastructure Priority Investment Plan* ha l'obiettivo principale di cercare di identificare e indirizzare la questione dei collegamenti ferroviari mancanti nei vari corridoi.

SFIDE PER L'INDUSTRIA FERROVIARIA ZAMBIANA (LA PROSPETTIVA DEL GOVERNO)

L'industria ferroviaria in Zambia ha numerose sfide che richiedono di essere affrontate, le cui principali sono:

- Ridisegnare Governance e Struttura Istituzionale;
- Scarsità di fondi governativi al settore ferroviario, che comporta scarsità di risorse finanziarie per l'espansione della rete infrastrutturale e per la sua manutenzione ordinaria e straordinaria;
- Concorrenza con il settore di trasporto su strada;
- Scarsità di Investimenti privati;
- Inefficiente gestione degli Operatori dell'Esercizio ferroviario;
- Mancanza di un Nazionale Regolamento di Sicurezza Ferroviario appropriato e di Politiche e leggi adeguate;
- Mancanza di un Piano Nazionale dei Trasporti (NTMP - *National Transport Master Plan*) con conseguente rallentamento della crescita del settore e con incertezze sulle priorità da conseguire.

INIZIATIVE DEL GOVERNO ATTRAVERSO IL MINISTERO DEI TRASPORTI PER MIGLIORARE LE FERROVIE IN ZAMBIA

Il Governo della Repubblica dello Zambia, attraverso il Ministero dei Trasporti sta elaborando una serie di iniziative per migliorare il settore ferroviario e per coinvolgere il settore privato al suo sviluppo, con il duplice obiettivo di migliorare le condizioni della rete infrastrutturale esistente e di ottenere una sostenibile fattibilità commerciale.

A tale ultimo scopo il Dipartimento dei Trasporti, Strade e Ferrovie (Road & Rail), ha elaborato dei "case studies" fatti da diversi Consulenti esperti nel settore delle Strategie e Gestione dei Trasporti e orientanti a Paesi con una sviluppata ed evoluta rete infrastrutturale quali: Australia, Brasile, Canada, Francia, Germania, Giappone, Russia e USA.

Nella ricerca è emerso che:

1. L'interesse pubblico sostiene le politiche relative alle ferrovie, con il comun denominatore che le stesse dovrebbero essere:
 - a. Efficienti;
 - b. Market-Responsive o orientate al mercato (procurando buoni servizi agli Utenti);



*Ferrovie più efficienti
e Market-Responsive*





Separazione nella
Gestione del Trasporto
Merci da quello
Passeggeri

- c. Pubblicamente sostenibili (economici per le classi di popolazione medie e povere);
 - d. Sicure ed ecosostenibili;
2. Nonostante le differenze nei vari sistemi ferroviari esaminati, i Paesi perseguono pubblici interessi nel settore dei trasporti ferroviari, evidenziando i seguenti elementi della Governance e delle Strutture Istituzionali:
 - a. L'esistenza del Ministero dei Trasporti che sovraintende alle politiche di responsabilità dei trasporti multi-modalità (strade, ferrovie, trasporti aerei, marittimi e lacustri);
 - b. Separazione delle Politiche del Governo e delle Funzioni di regolamentazione, per la gestione commerciale dei Servizi Ferroviari;
 - c. Forte preferenza per strutturate società di Gestione dei Servizi Ferroviari (sia private che statali);
 - d. Molteplicità degli Operatori di Servizi Ferroviari e Separazione Divisionale e Istituzionale del trasporto merci e passeggeri.
3. La Governance e la Struttura Istituzionale delle Ferrovie prese in esame, dei Paesi sopra citati, contengono tre comuni principi o caratteristiche, o tre pilastri (come definiti da Paul Amos e Richard Bullock della Banca Mondiale) anche pensando alla loro sostanziale differenza in molti altri aspetti.

I tre pilastri, o i tre principi di politiche comuni sono:

- Ognuno degli 8 Paesi ha provato ad unire la Governance del Settore dei trasporti, o almeno dei trasporti terrestri, in un unico Ministero;
- Ognuno degli 8 Paesi ha separato i ruoli del policy-making e dei Servizi di trasporto (in tutte le modalità incluse le ferrovie);
- Ognuno degli 8 Paesi ha visto la necessità di regolare in modo indipendente il settore ferroviario (se dal Ministero o da una apposita Agenzia). Quindi, anche se naturalmente l'offerta dei servizi ferroviari in questi Paesi differisce, esse sono dominate da entità che sono Agenzie o Corporazioni, hanno molti fornitori specializzati, anche in competizione tra loro, in particolare nel servizio di trasporto merci.

Tabella 1. Sommario dei Principi di politiche pubbliche per le ferrovie in Australia, Brasile, Canada, Francia, Germania, Giappone, Russi e USA.

PAESE	USO FERROVIE	UNICO MINISTERO	COORDINAMENTO TRASPORTI	SEPARAZIONE POLICY E SERVIZI	SISTEMA AZIENDALE	MOLTEPLICITÀ DEI FORNITORI DI SERVIZI	SEPARAZIONE MERCI E PASSEGGERI
Australia	Merci predominante	Si	Cercare di ottenere sistemi di trasporto che sono più integrati di quelli tradizionali basati sui singoli modi di trasporto (strade, ferrovie, etc.)	Politiche nazionali e di regolamento specifiche per i fornitori di Servizi Ferroviari	Corporazioni, piccole o Grandi Società	Si	Separati
Basile	Merci predominante	Si				Si	Separati
Canada	Merci predominante	Si				Si	Separati
Francia	Misto	Si			Operatori Nazionali Pubblici	Si	Separati
Germania	Misto	Si			Corporazioni, piccole o grandi Società	Si	Separati
Giappone	Misto	Si				Si	Separati
Russia	Misto	Si				Si	Separati
USA	Merci predominante	Si				Si	Separati



I principi di Politiche Pubbliche per le Ferrovie in Zambia sono riportati nella prossima tabella. Si potrà tuttavia notare che non sono molto distanti da quelle degli 8 giganti mondiali sopra citati.

Tabella 2. Principi di politiche pubbliche per le ferrovie in Zambia.

PAESE	USO FERROVIE	UNICO MINISTERO	COORDINAMENTO TRASPORTI	SEPARAZIONE POLICY E SERVIZI	SISTEMA AZIENDALE	MOLTEPLICITÀ DEI FORNITORI DI SERVIZI	SEPARAZIONE MERCI E PASSEGGERI
Zambia	Misto come per Francia, Germania, Giappone e Russia	Sì, come per tutti gli 8 Paesi analizzati	In Zambia, come per gli altri 8 Paesi analizzati si cerca di ottenere sistemi di trasporto che siano più integrati di quelli tradizionali basati sui singoli modi di trasporto (strade, ferrovie, etc.)	Politiche nazionali e di regolamento specifiche per i fornitori di Servizi Ferroviari	I due operatori nazionali per le ferrovie (ZRL e TAZARA) sono corporazioni pubbliche operanti sotto il controllo di proprie leggi e regolamenti.	Solo 2 Operatori. Il Governo sta comunque, promuovendo la possibilità di inserimento di altri operatori.	In Zambia le ferrovie sono ancora gestite da un unico operatore sia per le merci, che per i passeggeri.

STRATEGIE PER LO SVILUPPO DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Le strategie che il Governo zambiano dovrebbe perseguire per ottenere sicurezza, affidabilità ed efficienza del trasporto ferroviario per passeggeri e merci, sono:

1. Creazione di appropriati elementi di Governance e di Struttura Istituzionale nelle Ferrovie;
2. Promuovere il settore privato negli investimenti per le Ferrovie;
3. Focus strategico su riabilitazione e manutenzione dell'attuale rete ferroviaria esistente, espandendo e migliorando la stessa rete per accogliere la crescente domanda di traffico merci e passeggeri;
4. Proporre una leadership per il Sistema di Sviluppo Nazionale e Regionale;
5. Selezionare gli investimenti che sistematicamente e strategicamente sviluppano la rete ferroviaria attraverso il Paese;
6. Promuovere sviluppo di ricerca e tecnologia nel settore ferroviario;
7. Formazione del personale chiave per sviluppo di progetti PPP (Public-Private Partnership o partenariato pubblico-privato) e EPC (Engineering Procurement and Construction - progetti chiavi in mano) nel settore ferroviario;
8. Implementazione, sviluppo e rafforzamento del regolamento di sicurezza ferroviario e
9. Introduzione del sistema multi-binario (scartamento ridotto e standard), binari sopraelevati di light rail, metropolitane di superficie e treni ad alta velocità.

CAMBIAMENTI NELLA GOVERNANCE E NELLA STRUTTURA ISTITUZIONALE NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Cambiamenti ai Principi di Politiche Pubbliche nelle Ferrovie

I cambiamenti ai "Railway Public Policy Principles" hanno ricevuto supporto dagli stakeholders. Principalmente essi sono:

1. Separazione della gestione merci e passeggeri nelle Ferrovie in Zambia. La gestione merci e passeggeri nelle due Railway Companies in Zambia, TAZARA e ZRL, è mista e attualmente la gestione passeggeri è sul peso finanziario della gestione merci. Inoltre in termini di "expertise" si richiede una separazione per la loro diversità;
2. Promozione della pluralità di Operatori Ferroviari nel Settore, sia come operatori pubblici operanti sotto una apposita legislazione, come ZRL e TAZARA, sia per Operatori privati come Società dirette o subsidiarie di grosse Aziende internazionali;
3. Conseguimento di un Sistema di Trasporto ferroviario più integrato rispetto a quello tradizionale amministrato pubblicamente;
4. Implementazione di una stringente Regolamentazione Finanziaria e di Sicurezza nel Settore delle Ferrovie;





Creazione di ZRDA
(Zambia Railway
Development Agency)

5. Revisione del Railways Act per il quale ZRL ha il mandato di operatore merci e passeggeri per consentire la separazione della loro gestione come indicato al primo punto.

Cambiamenti nella Governance delle Ferrovie in Zambia

Priorità fondamentale è quella di avere un più organizzato sistema di Governance delle Ferrovie, ed avere una più efficace programmazione per lo sviluppo della rete ferroviaria. Il Dipartimento Road & Rail, attraverso il Ministero dei Trasporti e delle Telecomunicazioni, vorrebbe proporre organi di Governance per le Ferrovie simili a quelli attualmente usati per le Strade. L'organo ZRMI (Zambian Railway Management Institute) da costituire, si aggiungerebbe all'attuale RMI (Road Management Institute) per la Governance del trasporto stradale.

Tabella 3. Organi del Zambia Railway Management.

ORGANI ZMRI	ZMRI - MEMBRI DELLA COMMISSIONE	FREQUENZA DEI MEETINGS	RESPONSABILITÀ DEGLI ORGANI ZMRI
Joint Donor Forum	Presidente: Ministro dei Trasporti Membri: Ministri e Vice-Ministri del Governo	Due volte l'anno	Decisioni sulle aree di collaborazione nel Settore delle Ferrovie
Consiglio dei Ministri su ZRMI (CM)	Presidente: Ministro dei Trasporti Membri: Ministri e Vice-Ministri del Governo	Ogni 4 mesi	Revisioni rapporti dal CPS e revisione delle politiche decisionali
Consiglio dei Permanent Secretaries di ZRMI (CPS)	Presidente: PS del Ministero dei Trasporti Membri: PS degli altri Minsiteri	Ogni 4 mesi	Revisione dei rapporti di RMC
Commissione di Gestione Ferrovie (RMC)	Presidente: Direttori dei Trasporti Membri: altri Direttori e CEOs degli operatori ferroviari	Mensile	Formulazione di Strategie di Sviluppo, Implementazione di nuove Strategie, Analisi dei Progressi

CAMBIAMENTI NELLA STRUTTURA ISTITUZIONALE - LIVELLO DELLE AGENCY - ZAMBIA RAILWAYS LIMITED

Il Ministero dei Trasporti e delle telecomunicazioni attraverso il Dipartimento dei Trasporti hanno proposto dei cambiamenti alla rete nazionale ZRL - Zambia Railways Limited perché attualmente il Governo sta promuovendo la partecipazione del Settore Privato nelle Ferrovie in Zambia.

Ciò è molto importante per evitare l'inefficiente passata gestione in concessione della ZRL con la società RSZ (Railway System Zambia limited - periodo 2002-2012) implementando in particolare i seguenti principi di Politiche Pubbliche:

- Separazione della Gestione merci e passeggeri nelle Ferrovie;
- Promozione della pluralità degli operatori ferroviari nelle Ferrovie.

Le proposte di cambiamenti sono:

- Graduale divisione in due di ZRL: Zambia Railway Development Agency (ZRDA) e Zambia Railways Limited (ZRL);
- Zambia Railway Development Agency (ZRDA) sarà responsabile della gestione della rete ferroviaria (Riabilitazione, costruzione e manutenzione), delle officine e di tutti i macchinari e attrezzature relative;
- Sviluppare la formazione per il personale di ZRDA per incrementare competenza ed efficienza dei propri funzionari;
- La nuova Zambia Railway Limited sarà responsabile per l'Esercizio Ferroviario e la gestione dei relativi assets;
- Per implementare una più forte regolamentazione nell'Industria Ferroviaria, si suggerisce la formazione di un Directorate of Government Inspector of Railways (Ispettorato Ferroviario) che prende posto nella nuova istituzione chiamata Zambia Transport and Safety Authority (ZTSA);
- Riguardo la mobilitazione delle risorse finanziarie nel settore delle Ferrovie dopo questi cambiamenti, la nuova Zambia Railways limited ed ogni altro Operatore Ferroviario dovrà pagare delle "tariffe di uso" o pedaggio ferroviario a ZRDA (Zambia Railway Development Agency) per l'uso della rete ferroviaria, delle officine, dei depositi e per la loro manutenzione. Questi fondi saranno poi destinati alla Zambia Transport Fund Authority (ZFTA).



Ad ogni modo, i cambiamenti da fare nella Struttura delle Istituzione ferroviarie richiedono cambiamenti anche alle esistenti Strutture Istituzionali delle Strade. Il Ministero, attraverso il Dipartimento dei Trasporti ha considerato i seguenti cambiamenti:

- *National Road Fund Agency* (NRFA) cambia in *Zambia Transport Fund Authority* (ZFTA), estendendo il suo mandato, originariamente per la sola gestione dei fondi per l'infrastruttura stradale, alle ferrovie, al trasporto lacustre ed aereo.
- *Road Transport and Safety Agency* (RSTA) cambia in *Zambia Transport and Safety Authority* (ZTSA) estendendo il suo mandato, originariamente per la regolamentazione della sicurezza stradale, alle ferrovie al trasporto lacustre ed aereo.
- Il *National Council for Construction* (NCC) estendendo il suo mandato alle ferrovie, originariamente per la regolamentazione degli appalti di costruzione di strade, porti ed aeroporti.

PRIORITÀ PER LO SVILUPPO DELLA RETE INFRASTRUTTURALE FERROVIARIA DELLO ZAMBIA

- **Assignment One (1):**
Riabilitazione, manutenzione ed aggiornamento e/o miglioramento della rete ferroviaria esistente (ZRL & TAZARA);
- **Assignment Two (2):**
Estensione della rete esistente usando lo scartamento ridotto (1067 mm);
- **Assignment Two (3):**
Introduzione del Sistema Multi-Track, che dovrebbe essere a scartamento Standard (1435 mm);
- **Assignment Two (4):**
Costruzione di ferrovie ad alta velocità tra i corridoi Livingstone-Solwezi, Kapiri Mposhi-Nakonde, Lusak-Mongu e Lusaka-Chipata.

Tabella 4. Obiettivi e Status delle reti ferroviarie zambiane.

NO.	LINEA FERROVIARIA	LUNGHEZZA (KM)	OBIETTIVI	STATUS
1	Chingola-Solwezi-Jimbe	600	Collegare le miniere di rame nella Provincia nord-occidentale dello Zambia sulla rete principale con accesso al porto di Lobito (Angola), in particolare per le fonderie di rame di Chingola.	I Ministeri delle Finanze e dei Trasporti hanno avviato un CAB MEMO (Cabinet Memorandum) allo scopo di acquisire il 20% delle azioni della North Western Railway Company Limited, consorzio privato misto tra società locali e internazionali, allo scopo di coinvolgere l'interesse Governativo per la costruzione di questa ferrovia.
2	Petauke-Beira	960	Connettere la linea Chipata-Mchinji alla rete dello Zimbabwe fino al porto di Beira in Mozambique.	La CREGC (China Rail Engineering Group Company Limited) ha proposto al Governo di fare uno studio di fattibilità a proprie spese. È stato siglato con il Governo dello Zambia e la CREGC un MoU (memorandum of understanding) il 18 dicembre 2015.
3	Western Railway	1100	Connettere Lumumbashi nel Congo (DRC) a Ndola nella Provincia Nord Occidentale del Paese e con Walvis Bay Port in Namibia.	È stato elaborato uno studio di fattibilità dal Consorzio EPINSAN Consortium Zambia Limited.
4	Kasama-Luingu-Mansa-Matanda Border-Lumumbashi DRC	340	Connettere la rete ferroviaria TAZARA a Lumumbashi nel Congo (DRC), passando per Kasama e quindi al Porto di Dar es Salaam (Tanzania)	Il Governo ha ricevuto una proposta dalla LUANO RAILWAYS Limited nel dicembre 2015.
5	Kafue in Zambia - Lion's Den in Zimbabwe	206	Connettere la rete ferroviaria in Zambia con lo Zimbabwe in Zawi e poi al Porto di Beira in Mozambique.	CCECC prima e CREGC poi hanno proposto ai due Governi di Zambia e Zimbabwe di offrire uno studio di prefattibilità a propri costi.

segue



Priorità 1. *Riabilitazione delle linee ferroviarie esistenti (ZRL e TAZARA)*

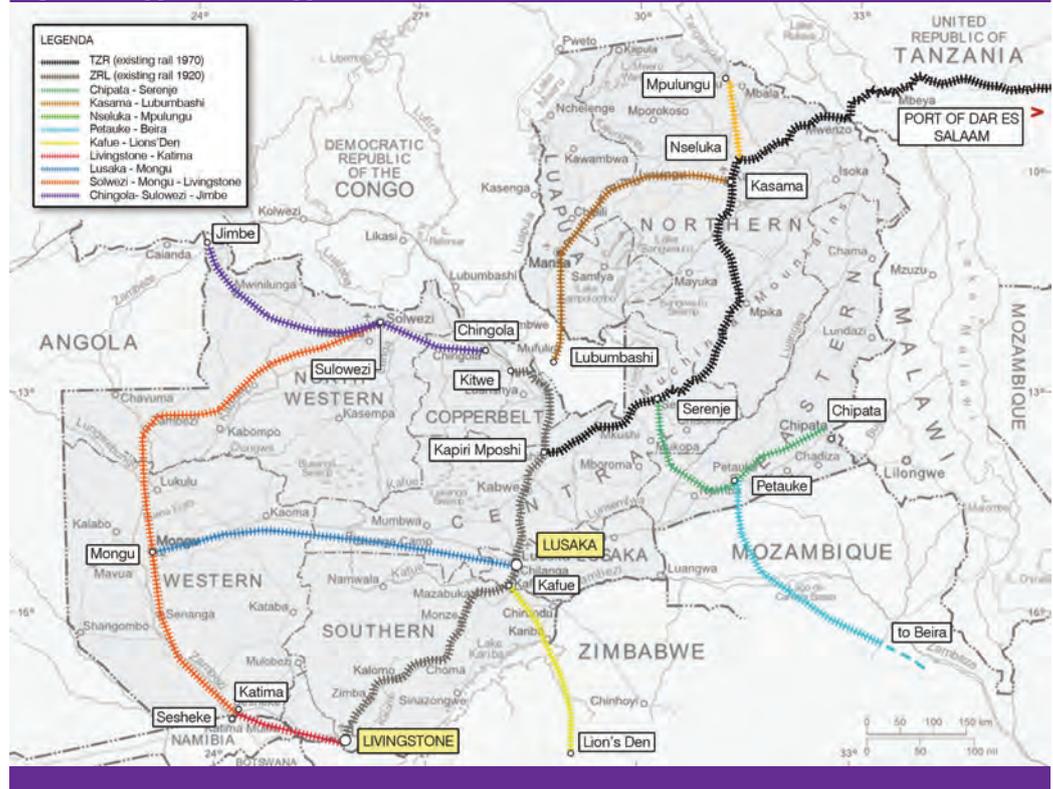




Priorità 2. Estensione della rete ferroviaria con nuove linee a scartamento ridotto (1067 mm)

NO.	LINEA FERROVIARIA	LUNGHEZZA (KM)	OBIETTIVI	STATUS
6	Chipata-Serenje Via Petauke	388.8	Collegare la linea TAZARA e la Provincia Orientale dello Zambia al corridoio Nacala	Dopo aver elaborato lo studio di prefattibilità nel Febbraio 2012, la CCECC ha in corso la trattativa per un EPC Contract di Design & Build della linea. La stima preliminare del progetto è di USD 2.38 miliardi con un indice economico medio di 6.12 milioni di dollari per km di binario.
7	Lusaka-Mongu	541	Collegare Mongu e la Provincia Occidentale dello Zambia alla rete ZRL.	Nessuna proposta

Figura 2. Mappa dello sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria dello Zambia.



Claudio MIGLIARDI
c.migliardi@yahoo.it

Claudia NICCHINIELLO
cl.nicchiniello@rfi.it

Claudio Migliardi, è Project Coordinator in TEAM Engineering - Società specializzata in progettazione ferroviaria ed operante in particolare in Paesi dell’Africa Sub-Sahariana. Si è laureato in Ingegneria Civile presso l’Ateneo Federiciano ed ha conseguito un Executive Master in Business Administration presso la SDA Bocconi. È stato Project Manager in Poste Italiane, Valditerra Lavori Ferroviari, Gamesa Energia Italia, ITALFERR e Società Italiane per Condotte d’Acqua.

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



UN MODO SEMPLICE PER RAPPRESENTARE L'ITALICO PAESE

Rappresentazione tematica dell'impatto ambientale veicolare merci a scala nazionale - regionale - provinciale (Parte I)

di **FABIO CUCCINIELLO**
e **MARCO SILVESTRI**

Il lavoro portato avanti in questi anni sul tema dell'autotrasporto merci, in ambito urbano, ci ha dato la possibilità di analizzare in modo spettrografico, sulla base dei dati disponibili, il peso del settore dell'autotrasporto non solo per le singole regioni, ma anche per provincia. Dati che pubblicheremo nella II parte dei risultati del lavoro di ricerca.

In questa prima parte pubblichiamo i dati relativi all'impatto ambientale veicolare merci per i veicoli con portata < 3,5 tonn. L'ambito extraurbano è riferito alle distanze inferiori a 50 km.

AUTOTRASPORTO: UNA RADIOGRAFIA AGGIORNATA

I dati che vengono pubblicati disaggregati a livello regionale sono riferiti all'anno 2014 ed aggiornati all'anno 2015. All'interno dello studio un segmento di analisi riguarda la produttività dei servizi alle diverse scale territoriali, e più specificamente a breve, medio raggio, e lunga distanza, compreso l'internazionale.

I coefficienti di carico medio sull'internazionale per veicoli 44 tonn. sono generalmente di 12-13 tonn., considerato che gran parte delle merci trasportate sono semilavorati o messaggerie.

Negli ultimi anni, il coefficiente di carico peso-volume, va migliorando e registra un coefficiente di carico per entrambi le relazioni nella misura dell'85%.

Sulle medie distanze che sono di scala regionale ed interregionale, calcolato su veicoli di portata media di 11-17 tonn. il carico medio nell'Italia centro-settentrionale è mediamente del 75%, mentre nel centro-sud il coefficiente medio di carico per le relazioni A + R è del 65 - 70%. Sulle brevi distanze a scala urbano metropolitana il coefficiente di carico per veicoli fino a 11 tonn. non supera il 40%.

I dati riportati sono riferiti a veicoli che operano in regime di conto terzi.

Per il conto proprio che normalmente opera su distanze non superiori ai 250 km le percorrenze a vuoto sono mediate nell'ordine del 50%.

Volendo schematizzare si ha per il conto terzi A+R:

- Relazioni nazionali di lunga distanza: 25% di percorrenza a vuoto
- Relazioni nazionali di medio raggio: 30% di percorrenza a vuoto
- Relazioni urbano-metropolitane: circa 38% di percorrenza a vuoto.

Dal 2010 al 2015 le percorrenze a vuoto sono aumentate per il conto terzi di circa il 20% soprattutto per le relazioni di breve e medio raggio, in quanto la logistica richiede scorte minime e consegne ripetute.

I dati ISTAT del traffico merci, dei veicoli immatricolati in Italia, in tonn.-km espressi in migliaia per l'anno 2015, sono:

Nazionale fino a 50 km	Nazionale da 51 a 200 km	Nazionale > di 200 km
→ 2.672.624 per il conto proprio	→ 4.616.547 per il conto proprio	→ 2.343.308 per il conto proprio
→ 5.870.803 per il conto terzi	→ 29.181.314 per il conto terzi	→ 59.871.933 per il conto terzi
per un totale di 8.543.427 pari all'8%	per un totale di 33.797861 pari al 32%	per un totale di 62.215.250 pari al 62%

Per i veicoli-km abbiamo fatto riferimento, ai dati aggregati al 2015, pubblicati prima dal Comitato Centrale Albo Autotrasportatori e poi dal Piano della Logistica 2012-2020 della Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, e sono riferiti ai veicoli-km totali regi-

Parco veicolare circolante in Italia: conto proprio e conto terzi. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, anno 2011.
Trasporto merci su strada Dati riferiti all'anno 2011. Istat, anno 2012
Archivio dati. Rivista Sistemi di Logistica, Giordano Editore.



strati sul territorio nazionale che risultato pari a circa 70 miliardi; applicando le percentuali medie ricavate per fasce di distanza si ha:

- 5,6 miliardi fino a 50 km 38% a vuoto
- 22,4 miliardi da 51-200 km 30% a vuoto
- 42,0 miliardi > di 200 km 25% a vuoto.

I risultati della radiografia

FASCE DI DISTANZA (KM)	TRAFFICO - TONN.-KM (%)	FATTURATO (MILIARDI DI €) (1)	VEICOLI-KM (MILIARDI) (2)	A VUOTO (%)	VEICOLI-KM (A VUOTO)
Fino a 50	8	28	5,6	38	2,1
Da 51 a 200	32	36	22,4	30	6,7
> 200	60	14	42,0	25	10,5

I dati relativi ai veicoli-km aggiornati al 2015 sono risultati complessivamente, totale dei veicoli commerciali, nazionali e stranieri, pari a circa 70 miliardi di veicoli-km.

Applicando le percentuali delle tonn.-km movimentate per fasce di distanza si registrano i dati riportati in tabella con il risultato finale che i veicoli-km a vuoto su un totale di 70 miliardi, sono pari a 19,34 miliardi, 27,5% del totale, che in termini di fatturato sono circa 21 miliardi di euro.



Tavola 1. Mappa Ambientale Nazionale.

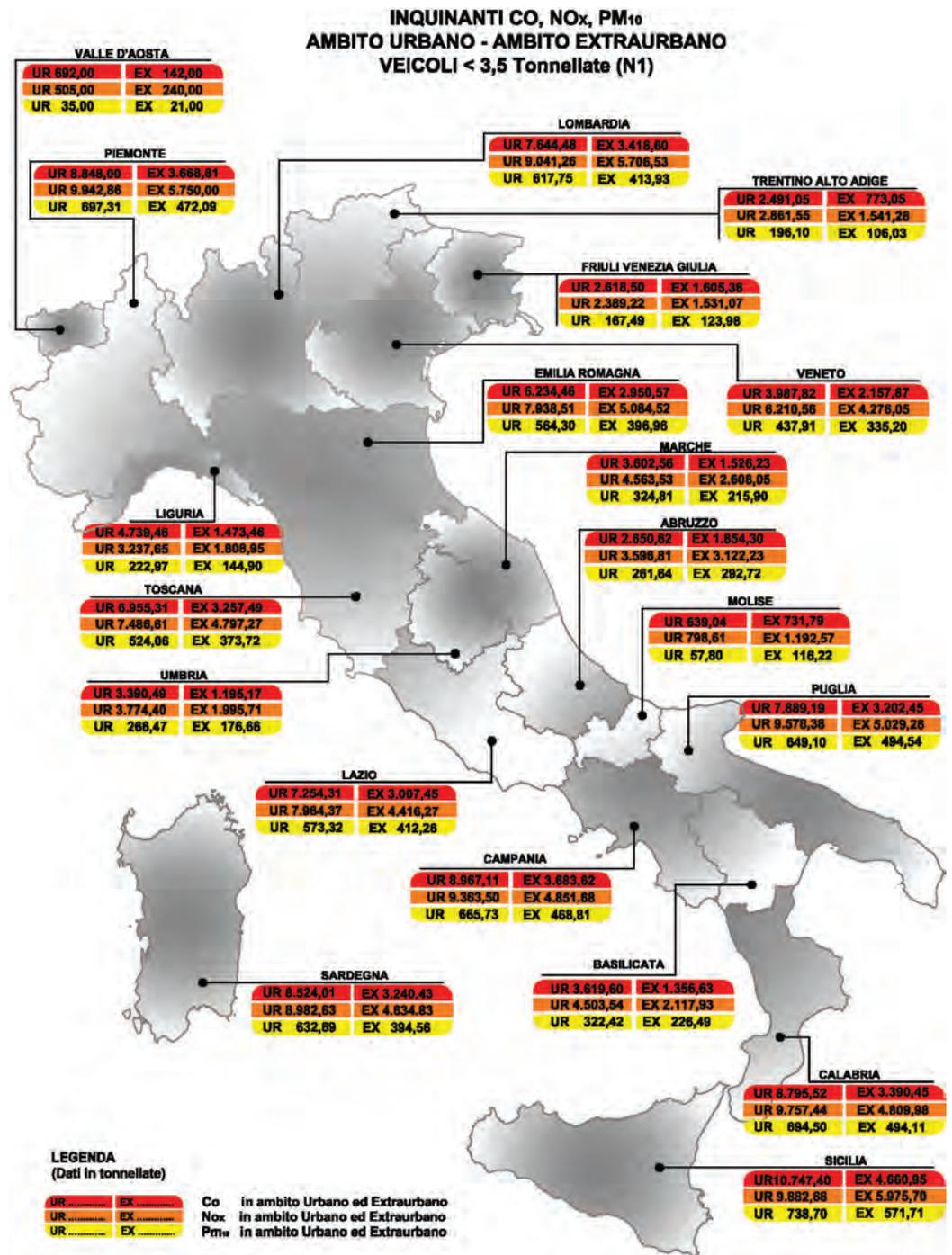
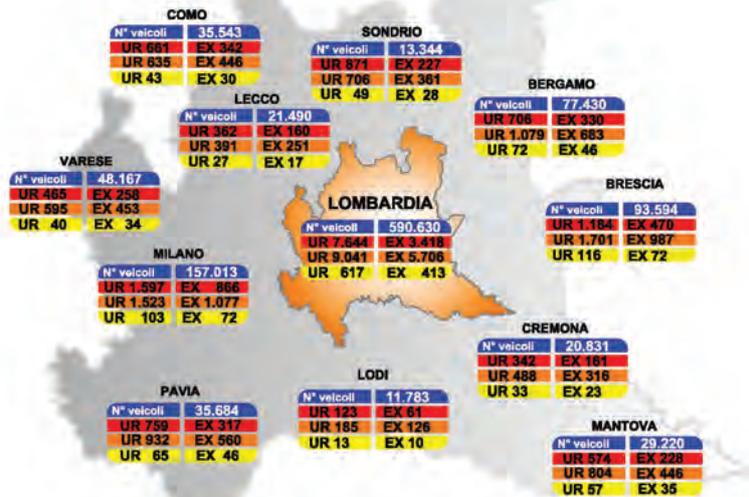


Tavola 2. Mappa ambientale inquinanti CO, NOX, PM10 - Ambito urbano - Ambito extraurbano veicoli < 3,5 Tonn. - Regioni italiane - Province.



PROVINCE - REGIONE LOMBARDIA

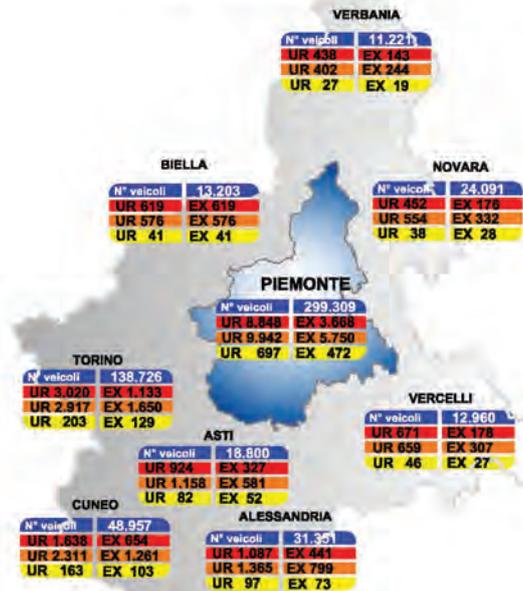


LEGENDA

N° veicoli	Co	Nox	Pm10	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	EX	UR	EX	Co in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	EX	UR	EX	Nox in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	EX	UR	EX	Pm10 in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)

Provincia Monza e della Brianza: n° veicoli 46.531, dati ambientali non disponibili

PROVINCE - REGIONE PIEMONTE

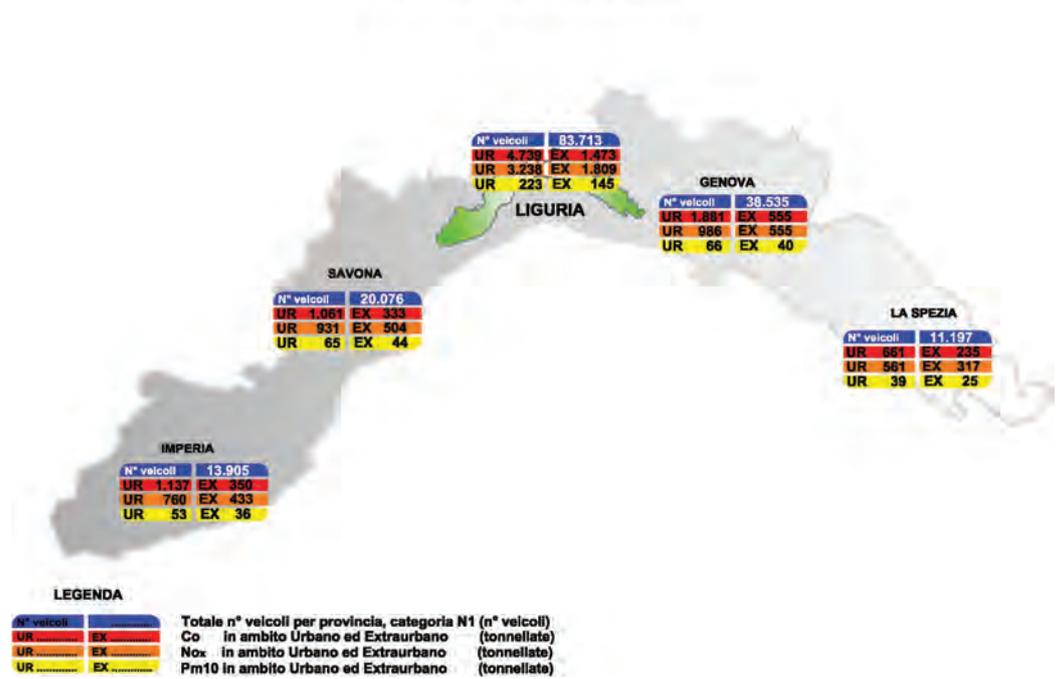


LEGENDA

N° veicoli	Co	Nox	Pm10	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	EX	UR	EX	Co in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	EX	UR	EX	Nox in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	EX	UR	EX	Pm10 in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)



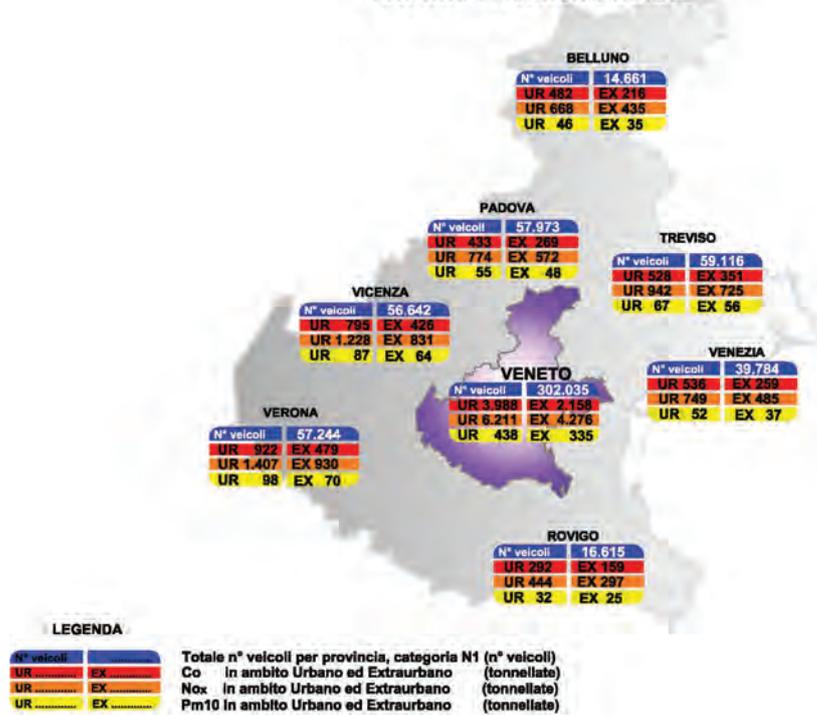
PROVINCE - REGIONE LIGURIA



PROVINCE - REGIONE VALLE D'AOSTA



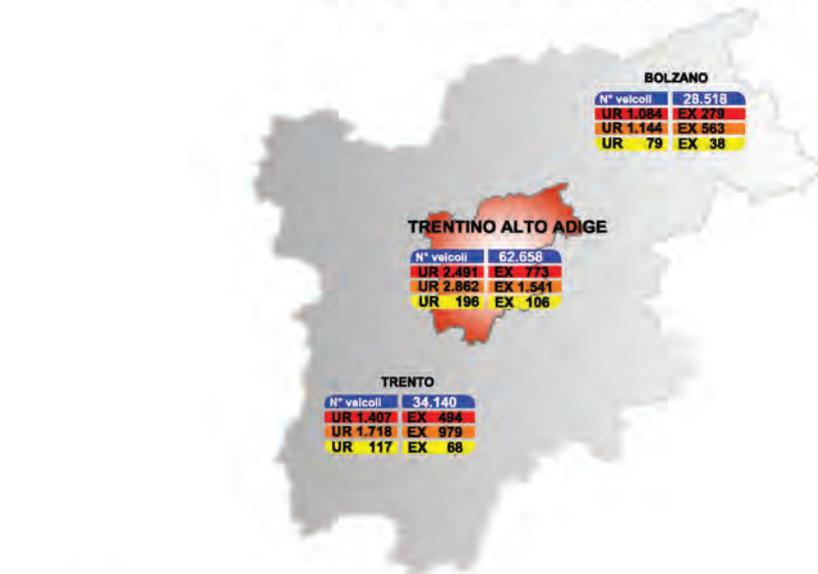
PROVINCE - REGIONE VENETO



PROVINCE - REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA



PROVINCE - REGIONE TRENTINO ALTO ADIGE



LEGENDA

N° veicoli	.....	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	.....	Co in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	.....	Nox in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	.....	Pm10 in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)

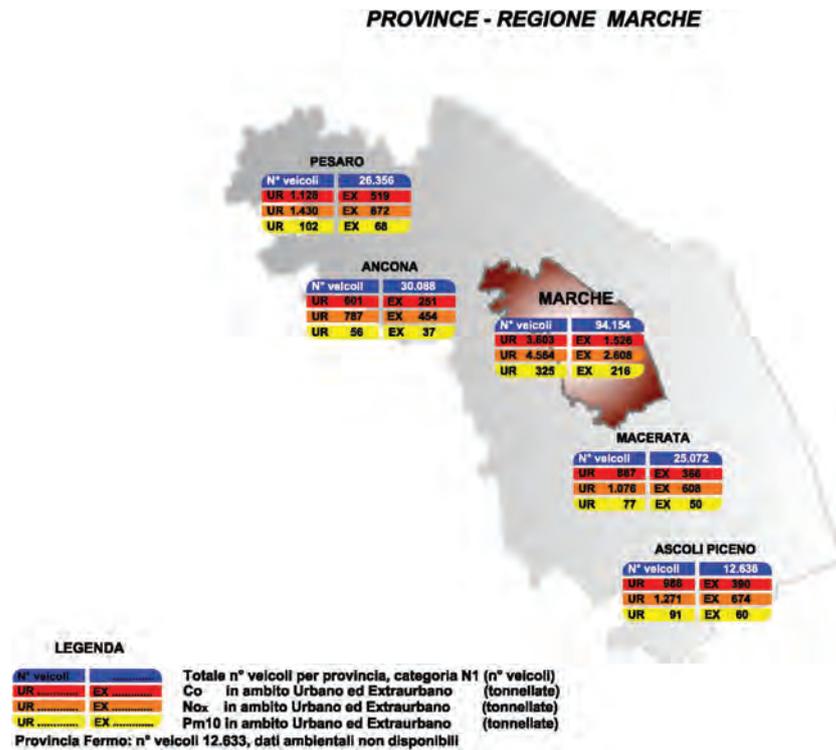
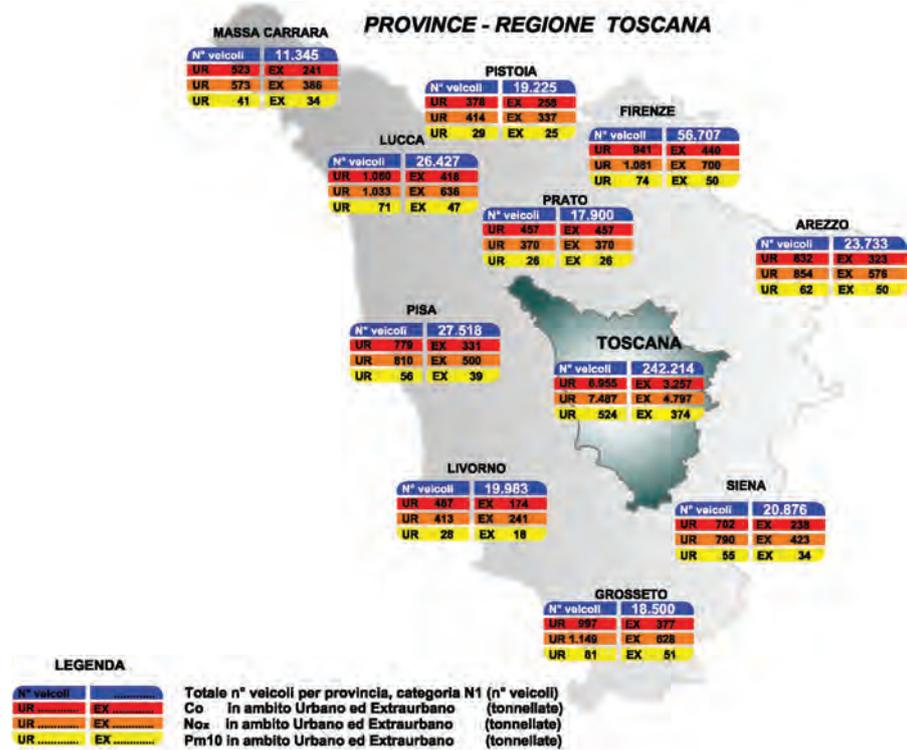
PROVINCE - REGIONE EMILIA ROMAGNA



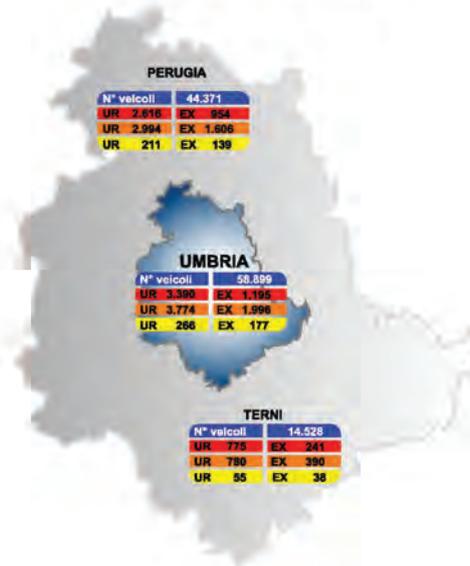
LEGENDA

N° veicoli	.....	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	.....	Co in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	.....	Nox in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	.....	Pm10 in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)





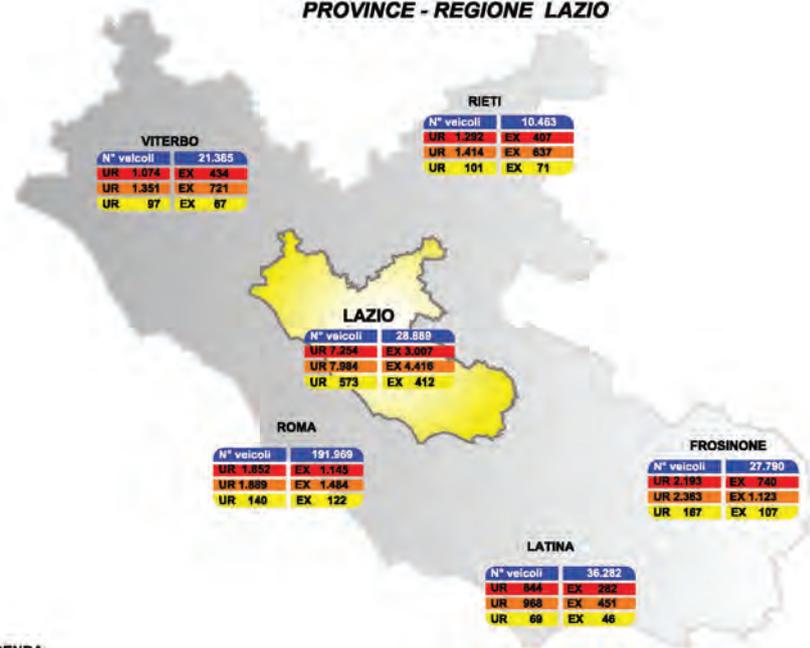
PROVINCE - REGIONE UMBRIA



LEGENDA

N° veicoli	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	Co in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	Nox in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	Pm10 in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)

PROVINCE - REGIONE LAZIO

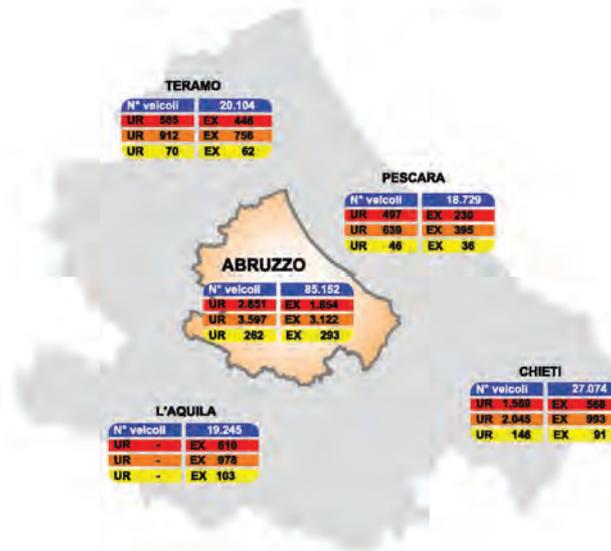


LEGENDA

N° veicoli	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	Co in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	Nox in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	Pm10 in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)



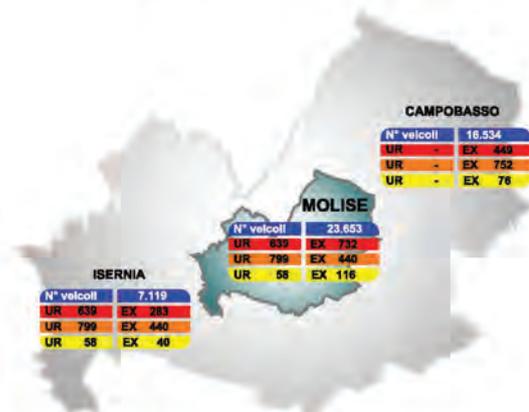
PROVINCE - REGIONE ABRUZZO



LEGENDA

N° veicoli	UR	EX	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	EX		Co In ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	EX		Nox In ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	EX		Pm10 In ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)

PROVINCE - REGIONE MOLISE



LEGENDA

N° veicoli	UR	EX	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	EX		Co In ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	EX		Nox In ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	EX		Pm10 In ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)



PROVINCE - REGIONE PUGLIA

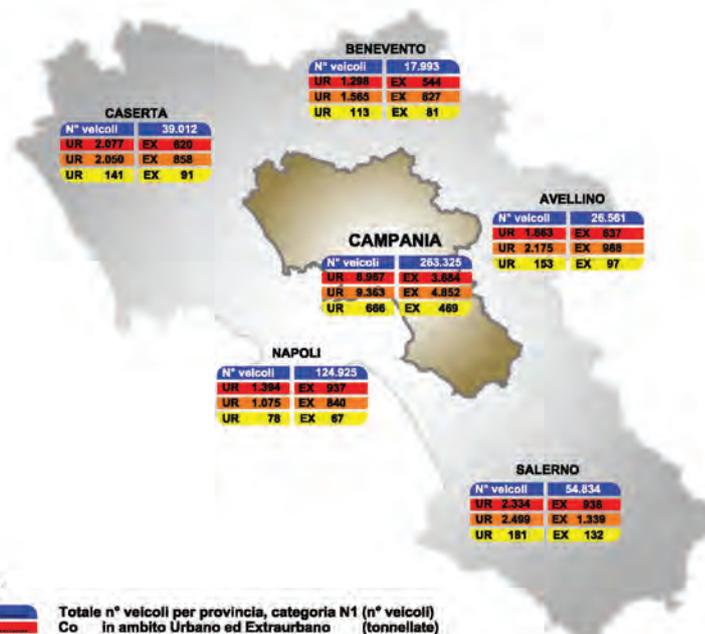


LEGENDA

N° veicoli	UR	EX	UR	EX	UR	EX
Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)	UR	EX	Co	EX	Nox	EX

Provincia Barietta - Andria - Trani: n° veicoli 15.625, dati ambientali non disponibili

PROVINCE - REGIONE CAMPANIA

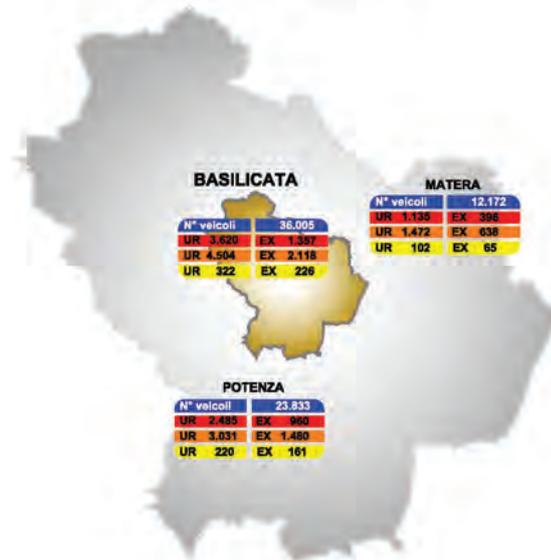


LEGENDA

N° veicoli	UR	EX	UR	EX	UR	EX
Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)	UR	EX	Co	EX	Nox	EX



PROVINCE - REGIONE BASILICATA



LEGENDA

N° veicoli	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	Co in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
EX	Nox in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	Pm10 in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)

PROVINCE - REGIONE CALABRIA

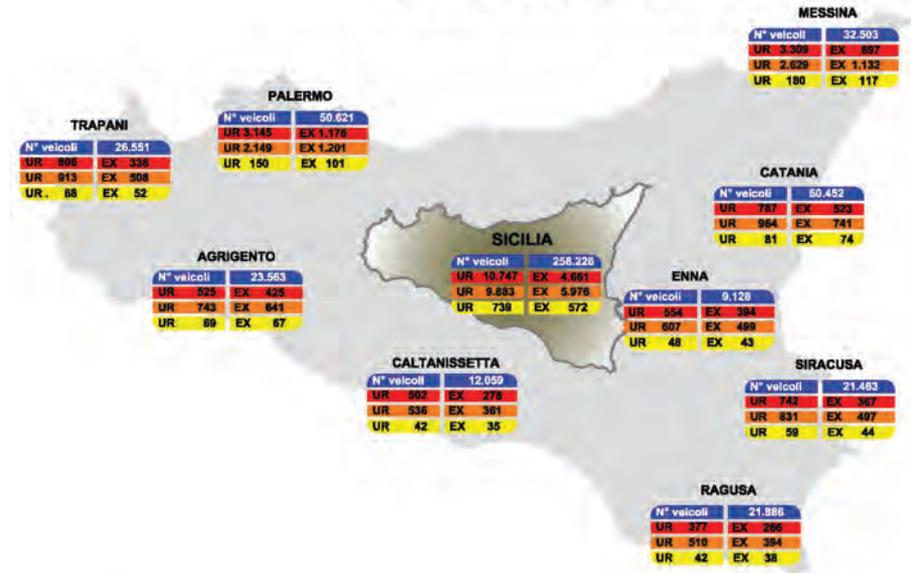


LEGENDA

N° veicoli	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	Co in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
EX	Nox in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	Pm10 in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)



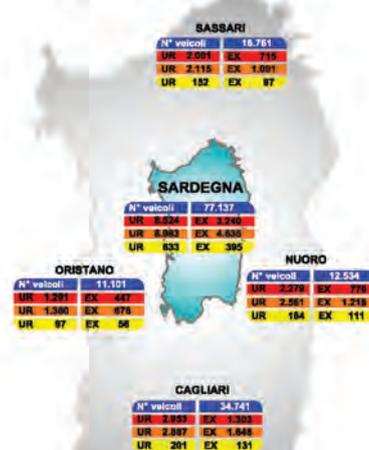
PROVINCE - REGIONE SICILIA



LEGENDA

N° veicoli	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	Co in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
EX	Nox in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	Pm10 in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)

PROVINCE - REGIONE SARDEGNA



LEGENDA

N° veicoli	Totale n° veicoli per provincia, categoria N1 (n° veicoli)
UR	Co in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
EX	Nox in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)
UR	Pm10 in ambito Urbano ed Extraurbano (tonnellate)

Nota:
 Provincia Carbonia Iglesias: n° veicoli 6.426, dati ambientali non disponibili
 Provincia Medio Campidano: n° veicoli 8.134, dati ambientali non disponibili
 Provincia Ogliastra: n° veicoli 4.817, dati ambientali non disponibili
 Provincia Olbia Tempio: n° veicoli 14.281, dati ambientali non disponibili

