

Sistemi di Logistica

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

Sistemi di Logistica

Anno X - n. 3

Settembre 2017

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 Una nuova visione geo-politica del Mezzogiorno

[Rocco Giordano]

AUTOTRASPORTO MERCI

3 Le mancate politiche e le misure che servono per l'autotrasporto

[Rocco Giordano]

TRASPORTO AEREO

7 Un sistema di sicurezza integrato installato al Leonardo Da Vinci

[Giovanni Pappalardo]

TERRITORIO & AMBIENTE

12 Il Mezzogiorno d'Europa distretto economico di interesse mondiale

[Nazar Sadek]

POLITICA DEI TRASPORTI

21 Un nuovo modello di governance per il Macrosud

[a cura di Rocco Giordano]

CONVEGNI

25 Un nuovo Patto per lo sviluppo dell'area casertana

RIMPIANGEREMO IL MANCATO PONTE SULLO STRETTO?

Una nuova visione geopolitica del Mezzogiorno

di ROCCO GIORDANO

Questo numero della Rivista Sistemi di Logistica raccoglie diversi spunti che delineano un Mezzogiorno in "agonia" ma che potenzialmente rappresenta un'area geopolitica di rilevante interesse anche sul piano economico, al punto di spingere alcuni illuminati di diverse scienze a chiedere la costituzione di un'area definita Macroregione Mediterranea Centro Occidentale anche se noi avremmo preferito la costituzione di una Macroregione Mediterranea capace di migliorare una economia che raccoglie un potenziale di sviluppo di scala mondiale da orientare in primo luogo al continente africano fino ad oggi presidiato economicamente dal governo cinese che da circa un decennio sta realizzando investimenti nei settori produttivi, ma essenzialmente nelle infrastrutture.

Il dibattito di quest'estate, attivato da un gruppo di esperti che, grazie alle smart technology, hanno potuto fare il punto su quanto sta avvenendo appunto nell'area mediterranea, ma soprattutto nel continente africano.

Nell'area mediterranea spesso passano in secondo piano le grandi innovazioni (vedi Israele di cui pubblichiamo una breve sintesi sullo stato del suo sviluppo), ma più ancora ci preme sottolineare quanto scritto da Giovanni Saccà a proposito della Libia.

"A partire dal 1998 il governo della Libia ha iniziato a programmare la realizzazione di nuove linee ferroviarie a doppio binario lunghe 3.170 km con scartamento standard da 1.435 mm per collegare la Tunisia con l'Egitto seguendo la costa del mare Mediterraneo.

La Cina Railway Construction Corporation ha sottoscritto con il governo libico un contratto per iniziare a lavorare a partire da giugno 2008 in modo da realizzare 352 km tra Sirte e Khomos entro il 2013.

Una seconda linea ferroviaria lunga 800 km è stata programmata nel 2012 per collegare i depositi di minerali di ferro a Wadi Shati vicino a Sabha con il porto di Misurata.

Una terza linea di 554 km da Sirte a Bengasi. Nell'ottobre 2007, RZD (Rossijskie železnye dorogi: letteralmente "strade ferrate della Russia") ha presentato uno studio di fattibilità per il progetto e nel 2008 ha firmato un contratto per iniziare la costruzione, che avrebbe dovuto essere completato in 4 anni.

Il lavoro è iniziato il 30 agosto 2008, nel mese di agosto 2010 RZD ha assegnato a Ansaldo STS e Selex Communications un contratto per l'installazione di sistemi di segnalazione, telecomunicazioni, potenza, sicurezza e biglietteria che dovrebbe durare tre anni. Ansaldo STS e Selex Communications stanno inoltre lavorando per segnalare nuove linee tra Sirte e il confine tunisino, e il percorso verso Sabha.

E' prevista anche la realizzazione di una linea ferroviaria trans-sahariana, che corre verso sud, verso il Niger".

Se questo è il quadro degli accordi sempre più incisivi da parte dei cinesi sul piano dello sviluppo del continente africano, abbiamo motivo di ritenere che è giunta l'ora di "suonare la sveglia" per i nostri governanti a cui viene chiesto di essere uomini al servizio dello Stato, e non dei partiti, con una visione aperta al continente africano ma prima ancora all'area mediterranea.

Tra qualche anno saremo "accerchiati" dall'economia cinese nel Mediterraneo come dimostrano i diversi contributi pubblicati, e chi non ha voluto il Ponte sullo Stretto e ha sacrificato il Mezzogiorno a favore di un'area certamente oggi più sviluppata quale la Transpadana ne avrà motivo se rimpiangerà scelte che avevano bisogno di un telescopio mentre sono state valutate con le lenti di ingrandimento!

Rocco Giordano

r.giordanoeditore@gmail.com



I TRASPORTI NON SONO PIÙ UN TEMA SETTORIALE

Le mancate politiche e le misure che servono per l'autotrasporto

di ROCCO GIORDANO

Con queste note vogliamo affrontare tre temi che pensiamo di dibattere lontano dai riflettori per richiamare l'attenzione sulla scarsa attenzione che oggi viene riservata dalla Politica al settore dell'autotrasporto.

1. lo «scollamento» che in Italia diventa sempre più evidente tra la geografia dei flussi e il posizionamento delle imprese;
2. lo scollamento tra evoluzioni tecnologiche e innovazioni nelle imprese;
3. riorganizzazione degli interessi tra Pubblica amministrazione, Associazioni di categoria e aziende.

Lo scollamento nel primo caso è dato dalla doppia velocità con cui viaggiano in Italia il mondo dei trasporti, quello operativo, delle aziende, del management e degli addetti, da quelli preposti ai magazzini a quelli che operano attraverso lavori più sofisticati e quello che caratterizza viceversa il mondo della ricerca vera; quella che guarda lontano e che in qualche caso travalica gli interessi per ragioni di etica e di morale che da anni sta sottolineando i profondi cambiamenti nella geografia dei flussi che grazie ai nostri ritardi sta avvantaggiando solo le imprese straniere.

Quello che è certo è che nella massima trasparenza, passando anche per la cruna dell'ago delle politiche di settore, abbiamo cercato in tutti i modi di allungare il passo sulle conoscenze per consentire alle imprese di essere operatori internazionali.

Il nostro errore è stato quello di aver provato a fare un salto in lungo, invece dei soliti "passettini" all'italiana. Il risultato è che le aziende restano appiattite su politiche congiunturali.

Vorrei ricordare per tutti i risultati del primo lavoro del Comitato Centrale dell'Albo su costi e fiscalità.

Il quadro emergente era chiaro, il settore ogni anno veniva "sussidiato" per coprire i maggiori costi che le aziende registravano per le mancate politiche di intervento. Questo meccanismo ha sostenuto le aziende nella fase congiunturale ma ha tolto loro la vitalità per andare sui mercati internazionali.

Né tantomeno possiamo ignorare il grande sforzo che mettemmo in campo per introdurre la "Piattaforma telematica a supporto delle aziende di autotrasporto". Chi ha lavorato, ha collaborato a quella iniziativa è testimone dei risultati cui eravamo giunti per attuare politiche pubbliche a servizio delle imprese per eliminare soprattutto fenomeni di congestione, insicurezza, controllo ambientale, monitoraggio delle merci pericolose, organizzazione di aree di sosta attrezzate. Fummo contrastati non poco, si mise in dubbio anche il valore di quel progetto. Su questo punto mi corre l'obbligo di evidenziare alcuni passaggi della relazione del consulente tecnico d'ufficio nominato dal Giudice del Tribunale di Roma per la controversia tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Società fornitrice di palmari su cui erano stati installati software applicativi per la gestione delle specifiche funzioni innanzi richiamate.

"I quesiti posti dal Giudice erano:

a) descriva i palmari oggetto di causa

b) dica se sono conformi alla richiesta del committente

c) ne indichi comunque il prezzo

d) dica se la stazione appaltante ne ha tratto utilità".

Queste le risposte ai quesiti:

a) descriva i palmari oggetto di causa

Il palmare oggetto del contratto n. 7 del 26/4/2007, descritto nel dettaglio nella relazione che precede e negli allegati, è uno smartphone con funzioni di Pocket PC di marca Htc modello 93600 completo di batteria, custodia, auricolari, kit di ricarica e supporto per auto.

Nel dispositivo era installato e funzionante il sistema GPS. Era altresì installato e funzionante il software per la navigazione stradale Tom Tom ver. 6.

La piattaforma telematica resta un supporto fondamentale per la mobilità delle merci e della logistica



Riorganizzare gli interessi significa che la domanda e la offerta devono trovare azioni politiche condivise

La connettività dei palmari alla piattaforma era assicurata attraverso l'interfaccia di connessione (tecnologia UMTS) del dispositivo. Inserendo una Sim card del gestore Tre Italia SpA lo scrivente poteva regolarmente connettersi sia alla rete telefonica 3G che alla rete dati per il collegamento a internet.

b) dica se sono conformi alla richiesta del committente

Durante le prove effettuate in contraddittorio tra le parti nelle operazioni peritali del 16/1/2013, 13/2/2013 e durante le prove effettuate autonomamente dal Ctu presso il proprio studio, si riscontrava l'esito positivo del funzionamento. In particolare erano verificate le caratteristiche specificate nel contratto di fornitura:

- Sistema operativo: Windows Mobile 5.0 con il feature pack;
- Cpu: Samsung 2442 velocità 400 Mhz;
- Memoria ROM: Dimensione flash 128 MB;
- Dimensione Ram: 64 MB;
- Risoluzione display: 240 x 320";
- Quantità di colori: 65536";
- Connessioni ad alta velocità con 3G, quadri banda Gsm, Edge, Wi-fi, Bluetooth 2.0 e tecnologia HSDPA;
- Capacità di espansione Ram dei palmari: spazio totale netto della scheda memoria 973 MB (spazio fisico 1 GB);
- Software Tom Tom navigator 6: versione installata 6.030;
- Connessione con GPS: dispositivo GPS integrato configurato e utilizzato da Tom Tom navigator;
- Corretta connettività con operatore di telefonia mobile "3" UMTS;
- Connettività alla piattaforma telematica "PTA" per le informazioni sulla percorribilità dei valichi alpini: il collegamento avveniva correttamente e tutti i servizi di informazione e percorribilità dei valichi alpini e delle aree di sosta erano erogati regolarmente.

c) ne indichi comunque il prezzo

Lo scrivente ha effettuato una indagine di prezzi presso il fornitore e su siti statistici per la vendita al pubblico alla data del contratto di media di 550 euro oltre IVA.

Alla data attuale lo stesso produttore Htc contattato appositamente dallo scrivente per avere informazioni in merito ad eventuali sostituzioni/in sede di riparazione, valuta il palmare in 444,00 euro.

d) dica se la stazione appaltante ne ha tratto utilità

Dall'esito delle prove sopradescritte e dall'avvenuto rinnovo dell'abbonamento effettuato dal Ministero durante le operazioni peritali, nonché dalla affermazione della stessa parte convenuta secondo la quale tutti i palmari erano stati effettivamente distribuiti agli autotrasportatori il Ctu poteva accertare che la stazione appaltante aveva tratto utilità dagli stessi apparecchi e dai servizi erogati".

Quello che la Piattaforma del Comitato Centrale voleva porre in campo era un servizio di supporto alle imprese, come politica pubblica per favorire la competitività delle aziende private e, non era certamente quello di gestire o fornire servizi alle imprese in forma privatistica, Non era né possibile né ammissibile.

Questo aspetto ci tenevamo a chiarirlo perché allo stato tra Amazon e Alibaba e tante altre piattaforme che sono state poste in campo l'autotrasporto è schiacciato tra inefficienze di sistema e una incapacità a gestire direttamente i propri interessi, essendo l'anello più debole della catena

A questo punto non si può non richiamare il lancio e rilancio che abbiamo fatto nel corso degli ultimi tempi sul tema della riorganizzazione degli interessi.

I provvedimenti che si possono auspicare per il settore sono classificabili, anche se in modo convenzionale in due grandi categorie: quelli di breve periodo, e quelli che disegnano la propria preparazione ed azione in un più lungo arco temporale. Dal punto di vista del breve periodo, è opinione diffusa - e ormai accettata universalmente - che occorre agevolare la trasformazione dell'attività imprenditoriale del trasportatore su strada, facilitandone la evoluzione verso un tipo di operatore meno artigianale, e più industrializzato verso la logistica. L'attuazione di un criterio maggiormente selettivo da parte del cliente è ormai riconosciuto di fondamentale importanza sia in sede nazionale che in sede internazionale e deve potersi estrinsecare in una strumentazione adeguata ed efficace. In questa ottica si era, pertanto, prospettata l'opportunità di ricreare un «Albo dei trasportatori», espressione diretta degli operatori che ai vari livelli concorrono



no a formare l'industria del trasporto. Il problema dell'istituto diventa perciò non un semplice problema di cornici più o meno differenti entro le quali possa poi essere svolto un discorso non qualificato, ma è il discorso fondamentale dello strumento che discende da una funzione: quella di regolare il mercato secondo un programma organico e ben definito. Le categorie interessate, anche sulla base di quanto è stato elaborato da paesi i quali hanno maggiore esperienza nel campo del trasporto merci su strada, hanno ormai, del resto, chiaramente individuato tutti o almeno i più salienti caratteri di questo istituto. I professionisti del trasporto, in sostanza, vogliono essere i soggetti attivi dell'Albo e non oggetti regolamentati o semplicemente contati dall'Albo in senso anagrafico e fiscale e non più da di 10 Associazioni, ma da una o al massimo due Associazioni.

Si vuole, inoltre, che questo istituto di rappresentanza non sia una espressione sindacale, alla quale siano delegate autonomamente funzioni più o meno private: al contrario, gli operatori auspicano, ed anzi vincolano questo istituto - unitamente al REN - al fatto che ad esso sia delegata una funzione di interesse pubblico, con il compito di vagliare con continuità il comportamento sotto il profilo morale, economico, funzionale, le aziende, non solo quelle in conto terzi ma anche quelle in conto proprio, che sono tante.

A nessuno può sfuggire il valore sintomatico di questa proposta, che segna il punto di arrivo di un lungo periodo di dibattiti, di molti dubbi e di molte perplessità. È chiaro quindi che la sua rispondenza viene proposta come obiettivo dell'azione legislativa, ed ha una tale importanza da modificare fundamentalmente il quadro di riferimento dei discorsi di politica economica che si fanno oggi nel campo dei trasporti. Questa modifica dovrebbe avvenire, naturalmente, in prospettiva, nel senso cioè che un REN ed un Albo perfettamente allineati costituirebbero una «ossatura» capace di modificare l'attuale assetto del settore sia in ordine alla titolarità dei servizi conto proprio-conto terzi, sia per la tipologia dei veicoli adottati e la loro anagrafica. Ma qual è il punto di riferimento da cui partire per una organizzazione politica dell'autotrasporto in Italia e non solo?

Per quanto riguarda la parte regolamentare, è ritenuto che sia opportuno abbandonare, per i veicoli di grandi dimensioni, la distinzione troppo semplicistica, che si è rivelata fittizia, fra conto proprio e conto terzi. Il primo controllo selettivo dovrebbe guardare la natura della impresa, in relazione al grado di specializzazione dei servizi offerti, e fondarsi non sulla grossolana distribuzione del titolo di viaggio, ma sulla articolazione del settore in categorie specializzate: collettamisti, corrieri di distribuzione locale, trasporti specializzati dal punto di vista merceologico, cisternisti, ribaltabilisti, containeristi ecc. In queste specializzazioni deve essere fatto rientrare anche il trasporto attualmente cosiddetto in conto proprio. L'obiettivo di questa classificazione per servizio, è quello di agevolare i processi di specializzazione, impedendo che un temporaneo squilibrio della domanda di trasporto di un settore provochi squilibri nell'offerta di trasporto ad altri settori e guasti il prezzo dei servizi, il cui riassorbimento chiede poi sacrifici e tempo. La suddivisione delle autorizzazioni in più categorie obbligherebbe anche lo Stato a formulare una politica dei trasporti articolata e modellata dai bisogni reali dell'economia e tale perciò da non essere più alterata o nascosta sotto espressioni generiche, e poco significative, come sono quelle che si basano sulla indicazione di semplici valori medi; vi può essere, infatti, eccesso temporaneo di offerta di servizi di collettamisti e contemporaneamente scarsità di trasporti di *containers* ecc.

Il complesso dei trasporti su strada - sia individuali e privati che pubblici e collettivi, delle persone e delle merci - non può più essere governato indefinitamente con strumenti fiscali, creati in condizioni molto diverse dalle attuali, e per fronteggiare situazioni del tutto differenti da quelle che oggi fronteggiano gli operatori (Stato, imprese e famiglie). Ad esempio, la tassa di circolazione sulle autovetture fu istituita come una tassa suntuaria per prelevare reddito nel momento in cui il contribuente, attraverso un certo consumo, dimostrava un reddito superiore a quello medio. Le tasse di circolazione furono attribuite allo Stato perché i grandi bisogni di viabilità erano essenzialmente extraurbani, mentre oggi i grandi bisogni di investimenti sono acuti soprattutto nelle aree urbane e metropolitane. Il criterio operativo adottato nella costruzione della fiscalità automobilistica era quello di prelevare reddito dai consumatori di servizi stradali per i bisogni collettivi, nell'ipotesi che la capacità di infrastrutture fosse così ampia da soddisfare in ogni caso la domanda. Oggi il problema è diverso: la capacità è inadeguata, e da molte parti si guarda allo strumento fiscale come ad un mezzo per regolare la domanda, visto che l'offerta dei servizi stradali è rigida nel breve e medio periodo e talora

Gli incentivi e i sussidi unitamente alla politica fiscale sono stati adottati senza avere una chiara conoscenza del settore



anche nel lungo. Si potrebbe continuare a lungo la esemplificazione, ma non v'è bisogno di molte parole per esprimere una misura dell'obsolescenza dell'attuale sistema fiscale. Abbiamo per anni legiferato nel settore dell'autotrasporto, come diceva un illustre giurista napoletano, facendo "un vestito addosso ad uno scartellato" per i non napoletani significa che abbiamo cucito un vestito sapendo che chi lo indossava aveva la gobba che allo stato si è ancora più deformato!

Rocco Giordano

rocgior@libero.it

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



I LIVELLI DI CRESCITA DEL TRASPORTO AEREO VANNO SOSTENUTI ANCHE CON PIANI DELLA SICUREZZA

Un sistema di sicurezza integrato installato nell'aeroporto intercontinentale Leonardo da Vinci di Fiumicino

di GIOVANNI PAPPALARDO

Il tema degli aeroporti e del trasporto aereo, assume un "fascino" particolare sia sul versante della compagnia aerea, soprattutto low cost, sia sul versante delle politiche aeroportuali.

L'incremento del traffico aereo a livello globale ormai fa registrare livelli di crescita esponenziali rispetto agli anni passati.

Le tariffe/prezzi hanno assunto modalità applicative che rappresentano la testimonianza di come una sana concorrenza riesce ad "alimentare" il mercato dei servizi ed una spinta notevole all'incremento della domanda.

Quello che registriamo in questo periodo è che le politiche di volo sono state affinate e migliorate grazie anche alle notevoli strumentazioni di supporto. Potremmo dire che il primo segmento funziona fino al piazzale per la fase di decollo e atterraggio.

Laddove è necessario intervenire e sul management per la gestione dei servizi mentre sono ancora da migliorare le politiche dei controlli e della sicurezza all'interno delle aerostazioni, dove la funzione primaria è quella della politica dei controlli e della sicurezza.

C'è un terzo segmento che resta affidato alla politica per la mobilità delle città che ovviamente sconta i notevoli ritardi del trasporto pubblico locale.

Giovanni Pappalardo affronta uno dei temi più importanti che è quello della sicurezza negli aeroporti, mentre resta ancora un tema aperto quello della mobilità viaggiatori e merci a/per l'aeroporto considerato che la fascia di distanza in origine-destinazione degli spostamenti è tanto più ampia quanto più lunghe sono le relazioni di traffico e le aree di influenza dei singoli aeroporti.

Giovedì 11 Aprile, 1996, un grave incendio divampò in un terminal dell'aeroporto internazionale di Dusseldorf, in Germania, provocando 17 morti, 72 feriti gravi e centinaia di feriti in modo lieve o con sintomi di intossicazione da fumo.

In base alle prove ed alle testimonianze raccolte fu possibile in seguito, per le autorità aeroportuali tedesche e per i tecnici chiamati ad investigare sull'accaduto, ricostruire accuratamente la dinamica dell'incidente.

Nel corso di alcune lavorazioni di saldatura di pavimenti in materiale plastico, degli operai, involontariamente, diedero fuoco ad un rivestimento in polistirene.

Il rivestimento in fiamme diede inizio ad un incendio dei piani inferiori del terminal est dell'aeroporto, diffondendo anche fumo tossico derivante dalla combustione del polistirene nel piano inferiore di un parcheggio multilivello.

Secondo le ricostruzioni, fatte in seguito, sette persone erano presenti sul tetto del parcheggio, osservando gli aerei al decollo ed all'atterraggio e salutando amici e parenti in partenza dall'aeroporto.

Quando oramai un fumo denso e acre aveva invaso il piano inferiore del parcheggio le persone sul tetto, terrorizzate, decisero di scendere al piano terra e di utilizzare due elevatori per poter scappare.

Arrivati al piano terra le porte degli ascensori si aprirono ed una densa nube tossica invase le cabine, i passeggeri tentarono di ripartire ma il fumo aveva coperto le fotocellule, non consentendo la chiusura delle porte e la ripartenza degli impianti.

In questo modo, per intossicazione da inalazione di gas tossico, morirono cinque persone in un ascensore e due nell'ascensore adiacente.

Resta un tema aperto quello della mobilità e delle merci negli aeroporti



Un piano della sicurezza di Fiumicino da attuare per fasi ma secondo un progetto chiaro ed integrato

In seguito a questo drammatico incidente furono prese molte contromisure da parte delle autorità aeroportuali, sia in Germania che in altri paesi, e soprattutto per gli ascensori ricordiamo la norma armonizzata EN 81: 73, relativa al comportamento degli impianti ascensore in caso di incendio.

Nel Dicembre del 2013, la Direzione della società Aeroporti di Roma S.p.a. (ADR), che ha in concessione gli aeroporti di internazionali di Fiumicino e di Ciampino, ha dato incarico allo scrivente di progettare ed implementare un sistema di sicurezza, simile a quanto previsto dalla norma EN 81: 73, per gli ascensori dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino.

La richiesta specifica, della Direzione dell'aeroporto, era di fare in modo che si impedisse, automaticamente, ai passeggeri all'interno di un ascensore, di arrivare o di poter rimanere bloccati ad un piano di un edificio interessato da un incendio.

Per fare questo la procedura di comportamento dell'impianto, tratta dalla EN 81: 73, prevede in breve:

- se l'ascensore è ad un piano interessato da un incendio le porte si chiudono automaticamente, escludendo la sicurezza delle fotocellule ma non il contatto di sicurezza della costola mobile, e si porta ad un piano designato di evacuazione;
- se l'ascensore sta andando verso un piano interessato da un incendio si ferma e si reca, in automatico, ad un piano designato di evacuazione;
- se l'ascensore in caso di incendio è già al piano designato di evacuazione, si ferma senza obbedire ad alcuna chiamata interna ed esterna.

Alcune precisazioni sono a questo punto doverose:

- sono sempre escluse le chiamate interne ed esterne e l'impianto, una volta iniziato l'allarme incendio, non risponde più ai comandi dei passeggeri;
- il piano designato di evacuazione è un piano variabile che viene scelto in automatico dal sistema di sicurezza, da una lista di priorità di piani preferenziali di evacuazione e scartando, ovviamente, i piani interessati dall'incendio;
- una volta completata la procedura l'impianto si ferma definitivamente e deve essere necessario l'intervento di un tecnico per rimetterlo in servizio.

Oltre alla richiesta del sistema di sicurezza la Direzione di ADR aveva posto alcune condizioni precise nella preparazione del progetto:

- il sistema doveva essere affidabile e con un alto livello di sicurezza;
- sia l'hardware che il software dovevano essere ad architettura "aperta". In altre parole doveva essere possibile interfacciare il sistema con tutte le centrali antincendio e con tutti gli impianti ascensore presenti in Aeroporto, non legandosi in alcun modo ad una specifica marca o modello di impianto antincendio o ascensore;
- si dovevano ridurre al minimo i rischi di un falso allarme, ovviamente facendo comunque in modo che il sistema si azionasse in automatico con un allarme reale.

A seguito della richiesta della Direzione di ADR è stato verificato che la cosa migliore, da un punto di vista di realizzabilità del sistema, fosse quella di iniziare con un singolo Terminal e poi, in caso di esito positivo, estendere il sistema a tutto il resto dell'aeroporto.

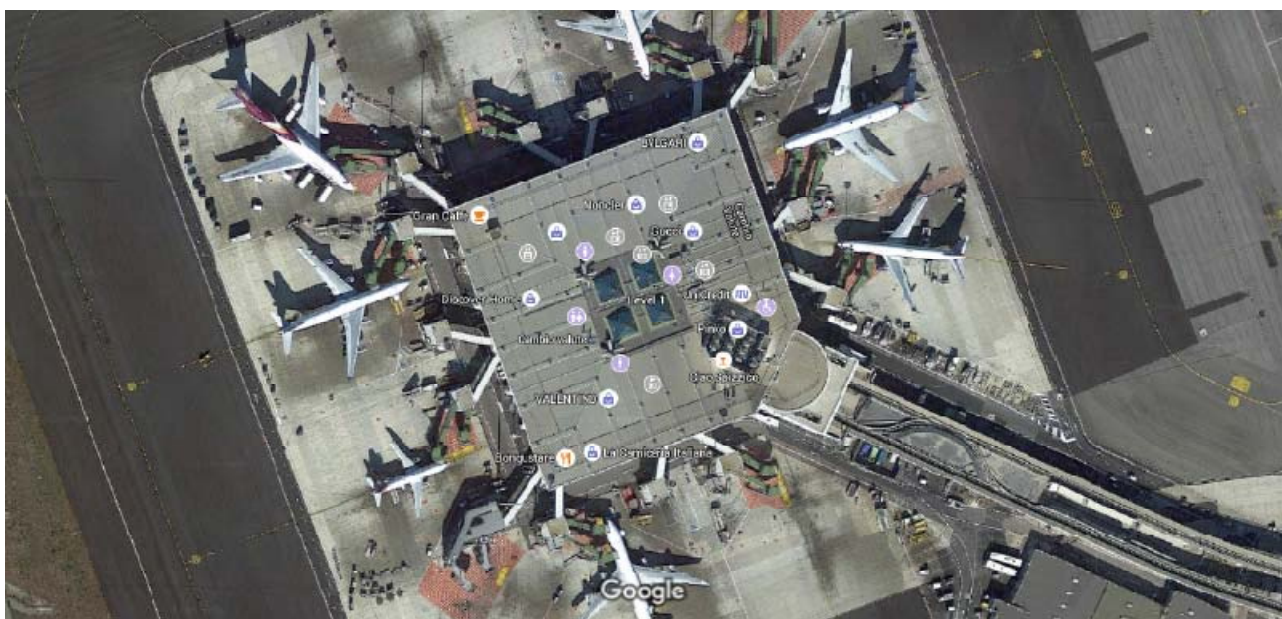
Per questo la scelta è stata quella di iniziare dal terminal Satellite, settore imbarchi T5 dell'aeroporto di Fiumicino, che aveva la caratteristica di essere relativamente semplice come architettura, solo tre livelli, ed impianti molto simili come caratteristiche tecniche tra di loro.

Si precisa che il Terminal Satellite, imbarchi T5, non è stato interessato in alcun modo dal recente incendio dell'aeroporto di Fiumicino, occorso nel maggio 2015, che ha devastato il Terminal 3, rendendolo parzialmente inutilizzabile.

I numeri principali del Satellite Imbarchi T5 (vedi foto da GOOGLE allegata) sono:

- 3 livelli (piano 0 / 1 / 2);
- una singola centrale antincendio;
- 28 impianti ascensore;
- 17 scale mobili.





A questo punto del progetto si è deciso di includere nel sistema di sicurezza anche la scale mobili ed i tappeti mobili, se presenti, e di coniare l'acronimo FEMS - Fire Elevator & Escalators/Travelators Management System come sigla del sistema.

Per le scale mobili la procedura prevista è di bloccare la scala se il verso di marcia della scala è in direzione della zona interessata dall'allarme, in modo da ridurre il flusso di persone verso una zona pericolosa, e di lasciare in funzione la scala nel caso opposto, in modo da favorire l'evacuazione dei passeggeri.

La prima fase del lavoro è stata concentrata sulla raccolta delle informazioni ma, soprattutto, sulla correlazione tra i livelli del Terminal (piani) ed i singoli sensori antincendio. Dovendo indicare, in modo assolutamente preciso, agli impianti ascensore e scale mobili quale fosse il piano con incendio, era indispensabile avere una mappatura precisa dei sensori antincendio.

Per questo motivo sono stati verificati circa 1400 sensori antincendio, distribuiti su tre livelli, associando a ciascuno di essi un livello (piano di sbarco) e, per motivi che saranno chiari in seguito, anche delle coordinate spaziali (x,y,z).

La motivazione principale di associare al singolo sensore le proprie coordinate nasce dal fatto che un terminal di un aeroporto ha, in genere, una architettura molto estesa e più aperta e complessa di un edificio multipiano.

Pertanto, con una precisa procedura software, è possibile verificare in questo modo anche la zona, indicata in coordinate spaziali, in allarme e avviare la procedura FEMS in modo selettivo, ovvero solo agli impianti in quella zona, e lasciare gli altri impianti in funzione, in una zona sicura, in modo da aiutare eventuali operazioni di soccorso o di evacuazione.

Non solo ma la mappatura è stata utile anche per il problema dei potenziali falsi allarmi. In aeroporto erano installati, al momento dell'inizio del progetto, circa 18.000 sensori antincendio. Ogni tanto, come è del tutto comprensibile, qualche sensore va in allarme per i motivi più disparati, come ad esempio: sigarette accese, fumo proveniente da una cucina di un ristorante, lavorazioni con saldature, etc.

Per questo motivo è stata verificata, basandosi sui dati di allarme degli ultimi anni raccolti da 18.000 sensori, la probabilità di avere un singolo sensore in allarme ed è stata stimata la probabilità di avere un certo numero (x) di sensori in allarme in contemporanea.

La stima è stata fatta sia in modo matematico sia con un modello di simulazione software, preparato dallo scrivente, in cui sono stati inseriti i sensori del terminal in coordinate spaziali e mandando in allarme, in modo random, un certo numero di sensori in contemporanea.

Da qui, con numerose simulazioni, è stata valutata la probabilità che un numero x di sensori fosse in allarme all'interno di un cerchio di raggio R (definito in precedenza va-

Descrizione analitica di come è stato realizzato l'impianto di sicurezza di ascensori e scale mobili



La probabilità di un falso allarme è stata stimata con un caso ogni 20 anni

lutando l'area in metri quadri interessata dall'incendio) con il centro del cerchio nel baricentro delle coordinate spaziali dei sensori.

In questo modo è stato possibile valutare il numero minimo di sensori che devono essere, in contemporanea, in allarme all'interno del cerchio definito in precedenza e la probabilità di avere un falso allarme.

Nel nostro caso la probabilità di un falso allarme è stata stimata con un caso ogni 20 anni circa.

Dopo la prima fase del progetto si è passati alla fase di implementazione del sistema FEMS vera e propria.

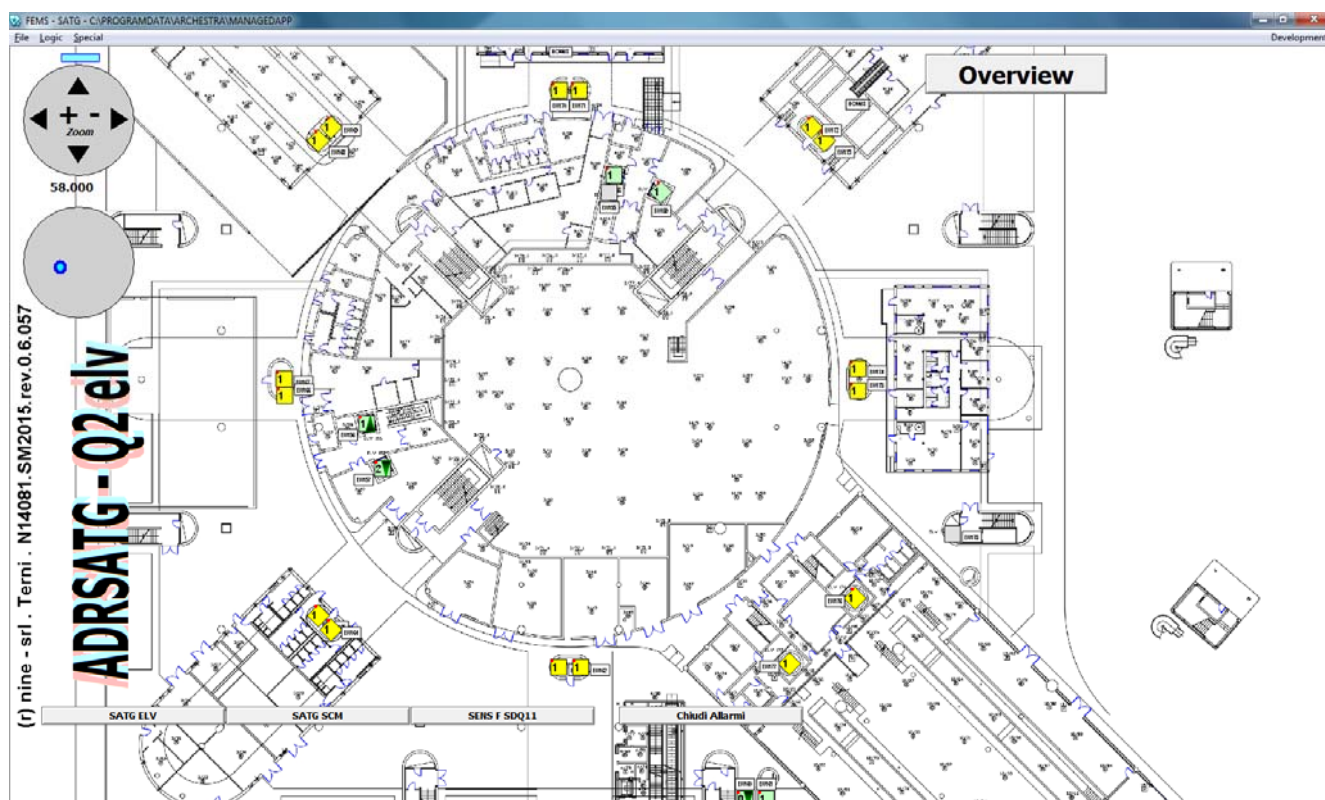
Per fare questo l'architettura hardware del FEMS è stata realizzata con:

- Il collegamento della centrale antincendio ad un PLC tramite cavo dati ETHERNET;
- il PLC è collegato ad un secondo PLC che funge da unità di backup "caldo" e questi, a loro volta, sono stati collegati con una serie di sette moduli Input/Output (I/O) di comando di un gruppo di impianti e scale mobili predefinito;
- i sette moduli di comando I/O sono collegati agli ascensori ed alle scale mobili mediante un'interfaccia hardware (standard).

In questo modo ogni singolo modulo comanda un gruppo di circa sette impianti ciascuno ed è separato dagli altri. Nel caso quindi un modulo si guasti il sistema FEMS perde, temporaneamente, il controllo sugli impianti comandati dal modulo in questione, ma conserva il controllo degli altri.

Inoltre i PLC ed i moduli sono stati installati in differenti locali macchina, distanti tra di loro, in modo da ridurre la possibilità che un incendio possa bloccare l'intero sistema.

Sia i PLC che i moduli sono di tipo industriale ad alta affidabilità ma il modello e la marca dei singoli moduli e dei PLC non sono in alcun modo collegati alla marca della centrale antincendio, degli impianti elevatori e scale mobili.

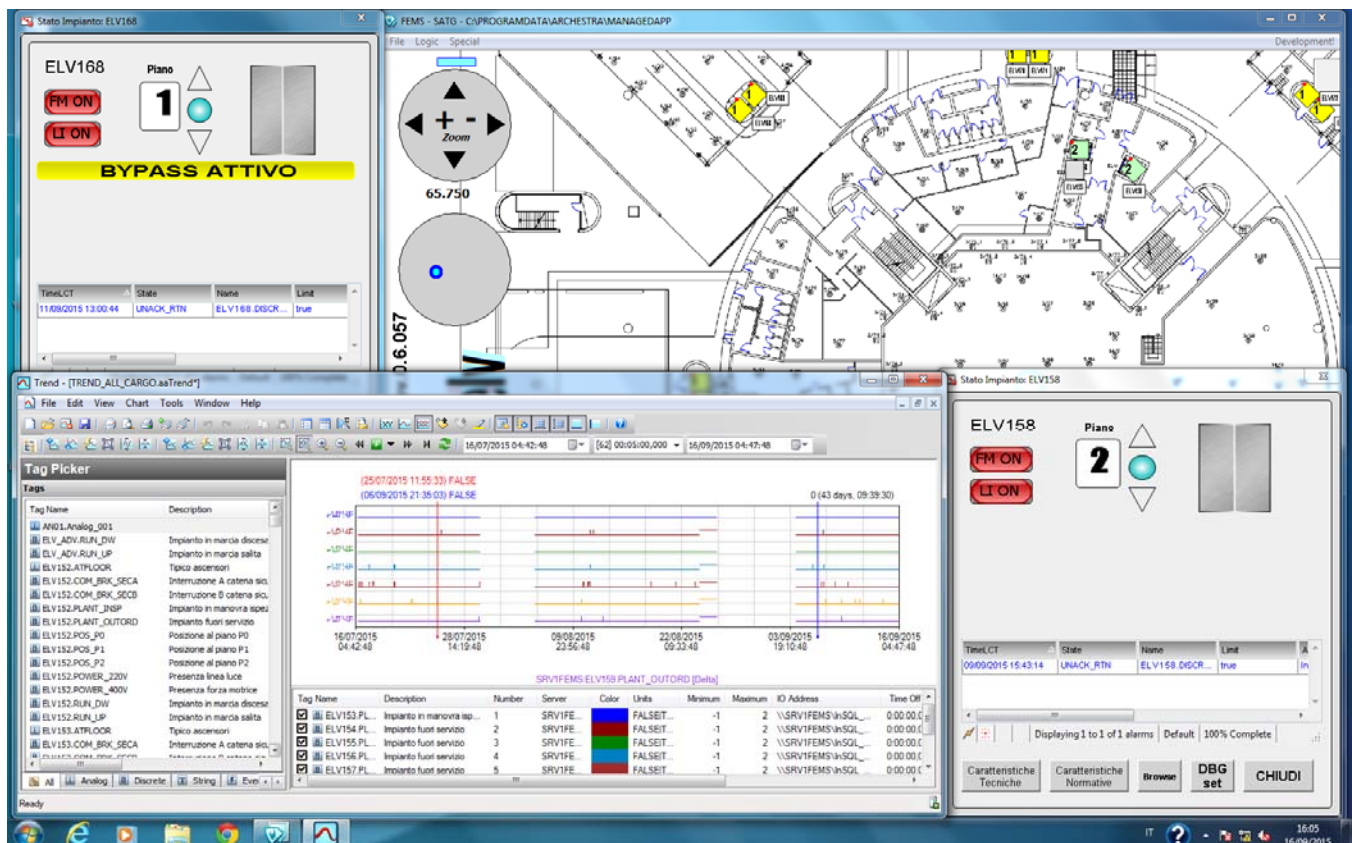


Tutti i dati, provenienti dai PLC, sono registrati da un software specifico di acquisizione dati che visualizza il funzionamento del sistema FEMS (vedi illustrazione allegata con la videata del terminal e gli impianti in funzione con lo stato degli impianti a colori).

Quindi tutto il materiale hardware ed i protocolli di comunicazione via ETHERNET, il software di gestione dei PLC e il linguaggio SCADA sono di tipo standard, interfacciabili con altri sistemi hardware e software.



Pertanto con l'architettura hardware "distribuita" ed il software standard il sistema FEMS è riuscito a rispondere alla richiesta da parte della Direzione ADR di avere un sistema affidabile e sicuro ed un'architettura hardware e software di tipo aperto. Tra le altre cose il sistema FEMS si è reso utile anche per acquisire dati di funzionamento, guasti, fermi impianto etc. ed è diventato un ottimo sistema di controllo della prestazione della manutenzione (vedi immagine allegata con le statistiche di impianti ed il dettaglio del funzionamento impianto).



A questo punto il sistema FEMS è in funzione al terminal Satellite, imbarchi T5 e si prevede di estenderlo a tutto l'aeroporto di Fiumicino. In ogni caso, vista la sua "apertura" e standardizzazione, è possibile pensare ad altre possibili applicazioni quali: stazioni ferroviarie, metropolitane, shopping centers, ospedali, alberghi oltre a, ovviamente, edifici con molti piani.

Giovanni Pappalardo

giovanni.pappalardo@libero.it

Giovanni Pappalardo, è laureato in Ingegneria Navale all'Università di Napoli e ha conseguito un Master in Ingegneria di Produzione al Politecnico di Milano. Ha lavorato per Aeritalia e Texas Instruments prima di entrare nella Otis Italia nel 1991 come Quality Manager. Dal 2000 lavora come progettista di impianti e strutture e come consulente di grandi società private Italiane. E' consulente in materia di impianti di sollevamento e trasporto per il Comitato Nazionale Italiano della Manutenzione e per Aeroporti di Roma S.p.a.

UN MEZZOGIORNO MEDITERRANEO PER L'ECONOMIA È ANCHE DISTRETTO TURISTICO EUROPEO

Il Mezzogiorno d'Europa distretto economico di interesse mondiale

di NAZAR SADEK

L'area del Mezzogiorno d'Europa sul piano delle prospettive forma un distretto turistico di interesse mondiale perché dotato di uno straordinario patrimonio archeologico-storico-paesaggistico.

Per rappresentare solo il distretto nazionale si prova ad immaginare, in modo esemplificativo cosa sarebbe un pacchetto **Colosseo-San Pietro-Pompei-Capri**. Dotato di circa 600 Km di costa balneare e altrettanti di parchi naturali montani. E' questo un aspetto di sviluppo capace da solo di consolidare politiche di riequilibrio economico-territoriale.

Resta centrale il tema della mobilità.

La realizzazione di un riassetto infrastrutturale incentrato su politiche di miglioramento delle accessibilità territoriali e di connettività delle reti con una efficace politica di gestione dei servizi attiverà due fenomeni sinergici:

- l'inquadramento terziario del territorio (maxiservizi, grande distribuzione, logistica, «superluoghi» polifunzionali);
- la riqualificazione quaternaria delle grandi città (*centri di decisioni di servizi rari*).

Questo processo potrà innescare una rigenerazione in primo luogo dell'intero patrimonio edilizio, attraverso politiche complementari di incentivi finalizzati:

- alla conservazione dei centri storici;
- alla salvaguardia del paesaggio e delle aree agricole da considerare «beni unici e irriproducibili»;
- alla rottamazione dell'edilizia post-bellica priva di qualità e non antisismica, mettendo in moto l'economia delle città.

Per questo aspetto possiamo indicare un decalogo¹ di temi da affrontare:

1. *L'era post-industriale e gli squilibri euro-mediterranei.*
2. *L'esplosione demografica e la globalizzazione di infrastrutture, mercati e sistemi urbani.*
3. *La crisi ambientale incombente: l'insostenibilità del modello tardo-industriale e del "mito dello sviluppo illimitato".*
4. *La dinamica demografica europea e mediterranea.*
5. *La rifondazione post-industriale della megalopoli europea, la diffusione del nuovo modello di sviluppo e la "green economy".*
6. *Le due Italie e la "faglia tra le diverse civiltà" mediterranee.*
7. *Le previsioni ISTAT al 2051 del declino demografico del Mezzogiorno.*
8. *La pervasività del grande sistema intermodale dei trasporti euro- mediterraneo e delle reti telematiche.*
9. *L'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e quella mediterranea.*
10. *Il Mezzogiorno baricentro del Mediterraneo quale "zona di libero scambio" e Piattaforma Logistica Intermodale proiettata sul mare.*

Resta da definire la politica fiscale di riferimento in relazione al miglioramento di redditività dei siti e della rendita fondiaria collegata.

In questo quadro contestuale schematizzato nei dieci punti resta una priorità, ovvero la città intelligente.

¹ Un decalogo per l'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e il Mediterraneo di Aldo Loris Rossi, Rivista Sistemi di Logistica n. 3/2009.

Un decalogo di azioni prioritarie per un obiettivo turistico di interesse mondiale



Una politica più efficiente della mobilità potrebbe aumentare le performance di gestione di almeno un terzo

La città intelligente non può essere solo un principio

La prima formulazione del concetto di “città intelligente” risale a all’inizio degli anni duemila ed è attribuibile allo studioso americano William Mitchell con il termine e-topia per indicare la città ideale, cioè un luogo in grado di rendere la vita più semplice ed attraente, seguendo cinque principi:

1. dematerializzazione, secondo cui lo sviluppo digitale delle città conduce alla virtualizzazione di molti spazi;
2. Demobilizzazione, secondo cui la rete consente di ripensare l'utilizzo degli spazi e modificare le esigenze di spostamento, attraverso la creazione di aree multifunzionali nelle case, nei luoghi di lavoro e di vita sociale;
3. Personalizzazione di massa, in modo che la cultura digitale non sia un elemento di omogeneizzazione dei comportamenti ma, al contrario, faciliti lo sviluppo della creatività individuale;
4. Funzionamento “intelligente” degli spazi urbani, con edifici interconnessi tra loro, in modo da costituire una sorta di sistema nervoso urbano, affinché le esigenze specifiche degli abitanti possano essere soddisfatte in modo automatico grazie all'interazione tra persone e oggetti.
5. Processo di trasformazione graduale, tale da consentire che la realizzazione della e-topia possa avere effetti positivi sulla qualità della vita dei cittadini.

Nel nuovo scenario di sviluppo urbano, dunque si delinea una nuova generazione di città, la cui intelligenza si misura nella valutazione dei requisiti di efficienza, sviluppo ed innovazione in cinque macro-aree: **Connessioni, Capitale umano, Cultura, Creatività, Consumi.**

Si calcola che il processo di trasformazione di una metropoli, in città intelligente, richiede un investimento medio pari al tre per cento del prodotto interno lordo fino al 2030, ma che l'introduzione di tecnologie innovative consentirebbe vantaggi in termini di efficienza, tempo e produttività, traducibili in una crescita aggiuntiva variabile dall'otto al dieci per cento del prodotto interno lordo nazionale.

Le sfide in atto dello sviluppo urbano

La maggior parte delle aree urbane europee sta affrontando una serie di problematiche comuni, legate non solo alla propria espansione fisica e demografica, ma anche all'ambiente e alla società. La congestione del traffico, l'inquinamento acustico e dell'aria, il fenomeno della sovracrescita urbana, così come l'esclusione sociale e la sicurezza stradale, sono sfide che si pongono sul cammino di uno sviluppo urbano più sostenibile. È una problematica complessa che le città devono affrontare e che richiedono ingenti investimenti nella maggior parte delle nazioni in un momento di scarsità di risorse finanziarie. La possibilità di spostarsi agevolmente all'interno delle aree urbane, in modo rapido e con un basso impatto ambientale, è considerato un fattore determinante per la qualità della vita in tutte le moderne aree metropolitane. Numerosi sono i lavori in corso anche se affrontati ancora in modo settoriale senza rendersi conto che gli attuali sistemi di mobilità urbana sono inadeguati a soddisfare una domanda in costante evoluzione con forti dipendenze dal fattore energetico. I trasporti, sono responsabili del 30,7 per cento dei consumi finali di energia a livello europeo, mentre in Italia la percentuale sale al 33 per cento per un'elevata densità di automobili in rapporto alla popolazione.

A livello mondiale, si stima che nel 2050 la mobilità urbana costerà 830 miliardi di euro all'anno ed utilizzerà il 17,3 per cento delle biocapacità del pianeta, valori superiori rispettivamente di quattro e cinque volte a quelli di vent'anni fa. Recentemente negli Stati Uniti è stato realizzato uno studio finalizzato a valutare la performance di mobilità di 66 città a livello mondiale. Dall'incrocio dell'analisi di undici criteri, che vanno dal numero di automobili pro-capite, alla velocità media di spostamento, all'emissione di anidride carbonica dei diversi mezzi di trasporto, alla presenza di strade pedonali e piste ciclabili, al livello di soddisfazione dei cittadini nei confronti della rete di trasporti urbani, è stato attribuito un punteggio variabile da zero a cento.

Fatto 100 il punteggio massimo a livello mondiale ne è derivato un punteggio medio di 64,4 punti, valore che sta ad indicare che le città campione registrano soltanto i due terzi delle performance che potrebbero raggiungere con una politica più efficiente. Solo il quindici per cento del campione ha totalizzato un punteggio superiore a 75 punti.



La graduatoria delle città europee in relazione alla mobilità

Tra le città europee prese in considerazione il punteggio più elevato, pari 81,2, è di Amsterdam, seguita da Londra, con 78,5 punti, mentre le città giudicate più negativamente sono Roma, con 57,9 punti ed Atene, con 53,3, rispetto ad una media di 71 punti. Milano presenta una situazione migliore rispetto a Roma, ma decisamente al di sotto della media europea. L'indice di performance più elevato è stato fatto registrare dalle metropoli che presentano una bassa percentuale di spostamenti giornalieri effettuati con l'automobile. Ad Amsterdam solo il 27 per cento degli spostamenti viene effettuato con l'auto privata, e quasi la metà è effettuata a piedi o in bicicletta. Percentuali analoghe caratterizzano i Paesi del nord Europa, contro una media europea intorno al quaranta per cento.

A Roma, al contrario, il 61 per cento degli spostamenti viene effettuato con l'auto, inferiore solo ad Atene e seguita da Milano, che registra una percentuale intorno al 55 per cento. Le città di successo, come Amsterdam e Londra, hanno trovato un equilibrio tra differenti forme di trasporto per disincentivare le persone dall'utilizzo del trasporto motorizzato individuale, attraverso il potenziamento del trasporto pubblico, l'implementazione di sistemi avanzati di gestione del traffico, l'aumento della tassazione dei veicoli privati e l'adozione di pedaggi stradali.

Gli spostamenti con i mezzi pubblici rappresentano una quota intorno al 39,4 per cento, variabile dal 24 per cento di Roma al 54 per cento di Oslo. Il problema del traffico urbano incide pesantemente sulla qualità della vita dei cittadini romani, causato soprattutto dalla scarsa estensione della metropolitana, che ha solo due linee.

La carenza che Roma presenta rispetto alle altre capitali europee non riguarda soltanto l'estensione della rete, ma anche l'incapacità del sistema di far fronte alla notevole dimensione dell'utenza, con frequenti fenomeni di attese e sovraffollamento e ricorso generalizzato ai mezzi privati. La città prevede sul piano programmatico importanti azioni di potenziamento delle infrastrutture per la mobilità e alcune sono già in corso di realizzazione, con l'obiettivo per il 2020 di raddoppiare la rete metropolitana.

Restano forti criticità nella gestione dei servizi per effetto soprattutto di relazioni industriali che "ingessano" l'azienda e il forte squilibrio nelle funzioni gestionali che rendono le aziende sovrastrutturate ad impiego squilibrato di personale.

La città caratterizzata dal numero più elevato di linee di metropolitana continua ad essere Parigi, seguita da Madrid, con due linee in più rispetto a Londra. Dall'analisi dei dati relativi all'estensione della metropolitana in rapporto alla popolazione, invece, risulta vincente Stoccolma. In effetti quasi la metà degli spostamenti nella capitale svedese avviene con i mezzi pubblici. La rete metropolitana di Milano è scarsamente competitiva rispetto alle altre grandi metropoli e il numero annuo di passeggeri è modesto, inferiore a quello di città decisamente meno popolate. Il gap è attribuibile alla scarsa efficienza del sistema di trasporti, ma anche alla mentalità della popolazione, particolarmente legata all'uso dell'automobile. A Milano circolano oltre 700 mila automobili, che significa che sono immatricolate 55 auto ogni cento abitanti, valore tra i più alti d'Europa. Tuttavia i milanesi usano la macchina solo per il tre per cento del tempo, lasciandola parcheggiata per il restante 97 per cento. Le macchine in sosta occupano oltre tre milioni di mq della città.

A prescindere dalle caratteristiche ed obiettivi di ciascun caso, tutti i piani sono accomunati da una scadenza a lungo termine. Alcune città hanno già elaborato significativi esempi di piani legati alla mobilità sostenibile e i cui effetti saranno visibili tra dieci o quindici anni. Un esempio di eccellenza è rappresentato da Parigi, che si distingue per un approccio operativo efficiente e per una chiara definizione degli attori coinvolti, delle azioni e delle risorse finanziarie. Il piano si pone cinque obiettivi primari:

- Migliorare la qualità dell'aria e ridurre in generale gli impatti nocivi dei trasporti.
- Assicurare a tutti il diritto di accesso alla città, con particolare tutela delle categorie deboli.
- Accrescere la vivibilità e la sicurezza degli spazi fruibili da pedoni, ciclisti e passeggeri dei mezzi di trasporto pubblici.
- Incrementare la vitalità economica e lo sviluppo della città tramite sistemi di trasporto più funzionali.
- Rinforzare i legami tra la città e un territorio più vasto, includendo le periferie e i comuni limitrofi.

I milanesi usano la macchina per il 3% del tempo mentre per il 97% sono ferme occupando 3 milioni di mq.



Le città del futuro non seguiranno l'espansione ma la concentrazione delle residenze e degli uffici

La sostenibilità a confronto

Limitare il traffico e migliorare la qualità dell'aria come evidenziato nel paragrafo precedente; le città europee si stanno attivando per incentivare l'uso della bicicletta, attraverso il potenziamento delle piste ciclabili, modifiche normative a tutela dei ciclisti, aumento delle imposte sulle automobili e sugli ingressi in città. Attualmente in Europa circolano circa trecento milioni di biciclette, pari a una bicicletta ogni 2,4 persone. In Paesi quali Olanda e Danimarca più del trenta per cento della popolazione si muove in bici, quasi tutte le strade hanno piste ciclabili e anche le strade di campagna hanno delle corsie parallele per le biciclette. In fondo alla classifica si colloca Atene, dove le piste ciclabili sono pressoché inesistenti. Ad Amsterdam il quaranta per cento dei pendolari va al lavoro in bicicletta: si contano circa settantamila bici circolanti ed esistono enormi parcheggi che contengono fino a diecimila biciclette. Visto che il furto rappresenta un problema anche nei Paesi del nord, qualche anno fa la città di Amsterdam ha aumentato l'ammenda per l'acquisto o la vendita di bici in strada ed ha reso più severe le pene.

Le città italiane sono arretrate rispetto alle principali metropoli europee ed è necessario modificare l'atteggiamento culturale, oltre che le norme relative alla sicurezza, dal momento che nella mentalità italiana l'uso della bicicletta è limitato al tempo libero. Il settore è ritenuto di primario interesse anche a Milano, visto che nel nuovo Piano di mobilità è prevista l'estensione delle piste ciclabili dagli attuali settanta a trecento chilometri nel breve termine e a cinquecento nei prossimi dieci anni.

Il numero e la varietà di impianti sportivi rappresentano un aspetto competitivo importante delle città, dal momento che la tendenza a praticare uno sport, sia a livello amatoriale che agonistico, è in costante crescita tra categorie sempre più ampie di popolazione. Nell'Unione europea si calcola che circa il diciotto per cento della popolazione sia iscritta ad un centro sportivo, contro il dieci per cento di dieci anni fa.

Milano ha una dotazione superiore alla media europea, potendo contare su circa 3.500 impianti, pari a 26,2 ogni diecimila abitanti, mentre a Roma il numero di complessi è maggiore, ma il rapporto rispetto alla popolazione è lievemente inferiore alla media europea. A Milano prevalgono nettamente i campi di calcio, così come in molte altre città europee, nei Paesi nordici sono numerosi gli impianti legati agli sport su ghiaccio.

Milano ha compiuto un importante progresso con riferimento alla sensibilità verso le problematiche ecologiche, registrando un aumento del 71,4 per cento quanto a percentuale di raccolta differenziata che, attualmente, copre il quaranta per cento dei rifiuti urbani. Anche Roma ha fatto notevoli passi avanti, ma è ancora arretrata, in quanto meno di un quarto dei rifiuti rientra nella raccolta differenziata, mentre le città più attente all'ecologia sono le capitali nordiche. Amsterdam, Helsinki e Oslo guidano la classifica europea, avendo ormai raggiunto il sessanta per cento di raccolta differenziata, mentre Copenhagen si assesta intorno al 55 per cento, anche grazie ad un piano di raccolta innovativo, che consente di smaltire in discarica solo il tre per cento dei rifiuti totali, con conseguente riduzione di emissioni nocive e risparmio energetico. L'attenzione per gli aspetti ecologici a Copenhagen è confermata dal titolo di città più verde d'Europa che le è stato riconosciuto recentemente. Il fattore chiave di successo di Copenhagen è il forte investimento in progetti di collaborazione pubblica e privata, che hanno permesso ad aziende, università, imprese ed istituzioni di cooperare nel perseguimento di obiettivi comuni sul fronte dell'innovazione ecologica e dell'occupazione sostenibile.

La tendenza di tutte le grandi città è di concentrarsi sulla sostenibilità degli edifici urbani, responsabili del quaranta per cento dei consumi energetici del pianeta, molto più dei trasporti che consumano il ventotto per cento. L'unico modo per affrontare il continuo sviluppo urbano è la realizzazione di città più dense, con meno sviluppo suburbano, meno strade e più trasporti pubblici su rotaia. Infatti le città del futuro non potranno allargarsi sul territorio e, quindi, dovranno crescere in altezza, per risparmiare risorse, aumentare l'efficienza e mettere in comune i consumi energetici.

Sotto questo aspetto le tecniche costruttive sono in rapida evoluzione e presto un grattacielo sarà in grado di diventare un ecosistema autosufficiente, con giardini sui tetti, alberi sui terrazzi sfalsati, smaltimento autonomo dei rifiuti, termovalorizzazione interna dei rifiuti per produrre calore, vetrate fotovoltaiche per l'energia, servizi in comune.

Una nuova politica di interventi deve partire dalle città

Attualmente più della metà della popolazione mondiale vive nei centri urbani e le prime cento città del mondo generano il 38 per cento del prodotto interno lordo globale.



L'Europa è il continente più urbanizzato del mondo.

La progressiva urbanizzazione del pianeta e il rapido progresso scientifico e tecnologico impongono una radicale trasformazione dell'organizzazione degli spazi urbani, con una sempre maggiore attenzione verso la sostenibilità.

Occorrono metropoli che investono nel capitale umano e sociale, nei processi di partecipazione, nell'istruzione, nella cultura, nelle infrastrutture per le nuove comunicazioni e in numerosi altri ambiti:

- a) alimentando uno sviluppo economico sostenibile;
- b) garantendo un'alta qualità della vita a tutti i cittadini;
- c) prevedendo una gestione responsabile delle risorse naturali e sociali, attraverso una governance partecipata. La città assume sempre di più il ruolo di motore dello sviluppo, attirando quote crescenti di popolazione e concentrando attività economiche, consumi e capitali.

L'aspetto più significativo del progresso delle città è rappresentato dalla crescente attenzione degli individui nei confronti delle opportunità economiche, culturali, relazionali e sociali che le città sono in grado di offrire. Jacques Attali ha definito efficacemente la città come "un organismo vivente, patrimonio reale di sperimentazioni innovative", sottolineando il fatto che essa non rappresenta un corpo autonomo rispetto alla società, ma ne è la proiezione della struttura economico-sociale e ne mantiene contraddizioni e disuguaglianze, ma anche opportunità, ricchezze, dinamismo economico e sociale. Se la città tradizionale rappresentava uno spazio delimitato da precisi confini e occupato da una popolazione ben definita, a partire dal XX secolo tale identificazione ha lasciato il posto ad un'entità meno precisa e più flessibile, caratterizzata da crescenti spostamenti di popolazione, attività e servizi e da schemi produttivi sempre più fluidi ed elastici.

In questo scenario i programmi di pianificazione finalizzati a creare zone monofunzionali sono stati sostituiti da progetti urbanistici basati sulla differenziazione dei prodotti, la sovrapposizione degli usi, il recupero, la riqualificazione e la riconversione di intere porzioni del tessuto urbano. Compito delle città creative è diventare motore di sviluppo sostenibile, investendo in settori diversificati e integrando il dominio dei beni collettivi con quello dei capitali privati. Lo sviluppo della città non sarà più basato sulla spesa pubblica, ma sulla cooperazione tra pubblico e privato, su un nuovo patto sociale. I radicali cambiamenti del ruolo e dell'assetto delle città sono guidati dalla rapida evoluzione della cultura digitale. Le metropoli si trasformano in una sorta di piattaforma, che deve facilitare la connessione tra le persone, favorire la nascita di iniziative innovative, attrarre talenti e capitali, rispettare i criteri di sostenibilità, incentivare comportamenti collaborativi.

Quale il ruolo delle nostre imprese

Nell'attuale dinamica degli scambi mondiali, nell'area euro-mediterranea non basta una posizione geografica favorevole né tantomeno la qualità del prodotto per attrarre e sviluppare flussi commerciali. Quest'asset naturale va sostenuta da attente politiche imprenditoriali.

In questo scenario le difficoltà delle nostre imprese ad essere competitive anche sul piano logistico è dato dalla mancanza di una logistica pubblica con il risultato che non riusciamo:

- a) a seguire le merci fino a destinazione in quanto si continua o a vendere franco fabbrica²;
- b) ad accorciare la filiera dalla produzione alla distribuzione dei prodotti da esportare, ad assemblare i semilavorati per arrivare a prodotti finali da orientare ai mercati di esportazione;
- c) le criticità sono date da un eccesso di intermediazione ma anche da una difficoltà a fare sistema sul piano trasportistico-logistico.

Negli ultimi anni la richiesta di servizi quali sportello unico doganale, servizi reali alle imprese di trasporti e logistica, conoscenza delle regole dei mercati internazionali, ecc. ha determinato per l'Italia una sorta di ripiegamento su operatori stranieri.

Nel mercato di riferimento nazionale, con diversi gradi di difficoltà per le regioni di riferimento e per le filiere maggiormente orientate all'esportazione ci sono infatti nella

La mancanza di una logistica pubblica penalizza lo sforzo delle imprese ad essere più competitive

² Aggiornamento Piano Nazionale della Logistica 2012-2020, Luglio 2012.



maggioranza dei casi spedizionieri e corrieri che si affidano ad operatori stranieri per raggiungere i mercati di riferimento.

Le barriere all'ingresso in questo mercato sono di due tipi:

1. il sistema logistico-trasportistico non pone le aziende che esportano ad essere orientate al franco destino;
2. scarsa conoscenza delle procedure e delle regole, da parte degli operatori per la mancanza di valutazione rispetto alle opportunità di nuovi mercati quali Est Europa, Balcani, Africa, Mediterraneo.

Il comportamento delle imprese è stato identificato ed analizzato attraverso un lavoro di analisi e valutazioni elaborato nell'ambito del Piano Nazionale della Logistica e dalle ricerche del Comitato Centrale degli Autotrasportatori del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti italiano. Le informazioni relative ai processi di internazionalizzazione almeno per l'area mediterranea sono stati analizzati in una ricerca finalizzata ad alcune relazioni di traffico nell'area mediterranea³.

I punti di forza e di debolezza delle imprese nazionali si riscontrano sia sul versante della domanda che della offerta. In entrambi i casi infatti si è riscontrato un "nanismo" sul piano dimensionale (quello di debolezza), una grande capacità a raggiungere i mercati (quello di forza).

Nazar Sadek

segreteria.giordanoeditore@gmail.com

Nazar Sadek, è un giovane ricercatore egiziano, laureato presso la Università del Cairo e che ha seguito negli uffici della Giordano Editore di Napoli uno stage di 6 mesi sui temi della mobilità finalizzata al turismo.

³ L'apertura internazionale alle regioni italiane, ricerca elaborata dal Servizio Studi e Ricerche (SRM), anno 2013.



IMPORTIAMO IL MODELLO DI UNA PAESE CHE CRESCE CON I GIOVANI

Israele: un Paese in crescita con una popolazione giovane

REDAZIONALE

Abbiamo stralciato dai lavori di SRM elaborati in collaborazione con Banca Intesa Sanpaolo, l'articolo che pubblichiamo, non tanto per i contenuti che sono certamente di interesse, ma per il titolo che richiama una riflessione comparativa con l'Italia. Israele: un Paese in crescita con una popolazione giovane. Italia: un Paese che stenta a crescere con una popolazione sempre più "meno" giovane. Negli scambi commerciali di cui il 73% è export verso Israele potremmo inserire le best practices israeliane per importare in Italia il modello di un Paese che cresce capace di diventare più giovane.

Il Report, si regge su **tre pilastri** fondamentali che ne rappresentano gli elementi di analisi: il primo è rappresentato dai rapporti di import-export tra Israele e Italia, e gli altri due da settori strategici per l'economia del Paese quali l'Agritech ed il comparto dei **trasporti marittimi e della logistica portuale** che negli ultimi mesi è stato oggetto di importanti investimenti cinesi (porti di Haifa ed Ashdod).

Israele è un Paese di dimensioni piccole – con una popolazione appena superiore agli 8 milioni di abitanti – ma giovane (gli under 15 incidono per oltre il 28% sul totale della popolazione) e un alto tasso di fertilità (3,1 figli per donna). Il Pil pro-capite di Israele (circa 36.500 dollari) è superiore a quello dell'Italia e il tasso di crescita del Pil è stato del 2,8% nel 2016.

Ricerca e Innovazione due elementi fondamentali e due caratteristiche distintive del sistema economico israeliano

Gli investimenti in R&S incidono per oltre il 4% del Pil di Israele, rispetto all'1,3% dell'Italia.

La quota di laureati nella fascia d'età 25-64 anni è del 48,8%, contro il 17,5% in Italia.

In Israele ci sono 17,4 ricercatori ogni mille abitanti rispetto a 4,9 in Italia.

L'incidenza dei prodotti ICT sul totale delle esportazioni di beni è pari all'11,2% in Israele e ad appena l'1,7% in Italia.

Apertura internazionale ed esportazioni

Il Paese ha una elevata **apertura internazionale** (l'incidenza della somma di esportazioni e importazioni sul Pil è pari al 43,9%), seppur minore rispetto all'Italia (48,1%).

La crescita media annua delle esportazioni nell'arco dell'ultimo ventennio è del +6,8% (Italia +4,1%).

Interscambio commerciale tra Israele e Italia

Gli scambi commerciali (import + export) tra Italia e Israele sono pari a **3,7 miliardi di dollari**; circa il 73% degli scambi è costituito da esportazioni dall'Italia verso Israele (2,7 miliardi).

L'andamento di lungo periodo risulta positivo: negli ultimi 15 anni (tra il 2001 e il 2016), gli scambi commerciali tra Italia e Israele sono **cresciuti del 55,3%**.

La domanda (importazioni) di prodotti manifatturieri da parte di Israele è elevata (quasi 50 miliardi di dollari) e in crescita.

La **manifattura italiana** gioca ancora un ruolo importante nel soddisfare la domanda israeliana; le esportazioni italiane incidono per il 5,3% sulle importazioni manifatturiere israeliane. Tra i competitor europei presi in esame, solo la Germania è in una posizione migliore, con una quota di mercato del 7,6%. Negli ultimi 10 anni, la Cina ha più che raddoppiato la propria quota sul mercato israeliano (dal 7% al 16,1%).

L'Italia registra un **buon posizionamento nella meccanica**, con una quota di mercato del 7%. Le esportazioni italiane incidono per il 6% sull'import israeliano, sia nel metalli-

I laureati in Israele sono il 48,8% in Italia il 17,5%



*Perché non imitare
l'Agritech israeliano?*

fero che nei beni intermedi. Negli ultimi 5 anni, Israele ha registrato un tasso di crescita medio delle importazioni del 3,2%. Nel biennio 2017-2018, il tasso di crescita delle importazioni dovrebbe collocarsi secondo le stime intorno al 2,5%. Il valore delle esportazioni manifatturiere italiane in Israele dovrebbe raggiungere quasi i 3 miliardi di dollari nel 2018, con un aumento del 12,4%.

Investimenti Diretti Esteri in Israele

Lo Stato di Israele promuove la crescita degli investimenti nel Paese attraverso l'offerta di incentivi a potenziali investitori locali o stranieri. Il Sistema di incentivi fa riferimento alla "Law for the Encouragement of Capital Investment" recentemente aggiornata.

Nel corso degli ultimi 15 anni, lo stock di IDE (Investimenti Diretti Esteri) in Israele è quintuplicato, superando i **100 miliardi di dollari**, una cifra simile a quella registrata in altri paesi della regione MENA, come Egitto (94 miliardi) e Emirati Arabi Uniti (111 miliardi). Secondo stime di SRM, lo stock di IDE in Israele potrebbe raggiungere i 125 miliardi di dollari entro il 2018.

Sebbene l'Italia non sia tra i principali investitori in Israele, gli investimenti italiani sono cresciuti costantemente nel corso degli ultimi 10 anni. Attualmente gli IDE italiani in Israele sono pari a circa **600 milioni di dollari** e dovrebbero superare i 700 milioni nel 2018. Lo stock di investimenti tedeschi in Israele è superiore a quello italiano: circa 1,5 miliardi di dollari.

Israele: una Startup Nation

Sono presenti nel Paese **circa 4.000 Startup tecnologiche e quasi 300 Centri di Ricerca di Multinazionali**.

Tel Aviv si posiziona al 3° posto al mondo per disponibilità di Tech talent, alle spalle di Silicon Valley e New York.

Quasi il 50% degli investitori in Startup israeliane è di origine straniera.

Il valore delle acquisizioni di imprese High-Tech in Israele è risultato pari ad oltre 10 miliardi di dollari nel 2016, con oltre 100 affari conclusi nell'anno.

L'accordo intergovernativo Italia-Israele di cooperazione industriale, scientifica e tecnologica ha generato circa 22 milioni di euro di investimenti a partire dal 2002, cofinanziando oltre 110 progetti di ricerca industriale in partnership.

L'Agritech israeliano

Israele è diventato uno dei leader mondiali nell'ambito delle tecnologie agricole. **Il fatturato esportato del settore è stimato in circa 4 miliardi di dollari all'anno**. Approssimativamente, negli anni recenti, sono stati investiti annualmente circa 90-100 milioni di dollari in attività di Ricerca e Sviluppo, rendendo Israele leader mondiale nell'allocazione di fondi in questo particolare settore.

Produzione di latte e derivati. La produzione di latte per mucca è la più elevata nel mondo. I ricavi da export del settore del latte e derivati in Israele è stimato in circa 100 milioni di dollari annui.

Le serre. Gli agricoltori israeliani producono in media circa 300 tonnellate di pomodori per ettaro a stagione nelle serre. Ciò rappresenta un valore 4 volte più elevato di quanto viene prodotto nei campi aperti.

Acqua e Sistemi di irrigazione. Israele ha incrementato costantemente l'uso dell'acqua "trattata". Il settore dell'irrigazione in Israele rappresenta infatti in termini di produzione circa il 30% del mercato globale dei sistemi di irrigazione a goccia. Inoltre i desalinizzatori in Israele forniscono circa il 50% dell'acqua potabile del Paese.

Il Post – Raccolto. Si stima che la tecnologia Israeliana applicata ai sistemi di conservazione permette, inoltre, il risparmio di oltre 70 milioni di dollari all'anno per gli esportatori locali.

La pollicoltura. Il settore della pollicoltura rappresenta quasi un quinto dell'intera produzione agroalimentare Israeliana

Sementi. Circa il 40% della produzione di pomodori in serre in Europa utilizza sementi a lunga conservazione che sono stati sviluppati e prodotti per primi in Israele.

I fertilizzanti ed i sistemi di protezione della coltivazioni. La Adama (impresa israeliana del settore) è ad esempio una dei leader mondiali nella vendita di prodotti per la protezione delle coltivazioni (pesticidi).



L'acquacultura. Il clima semi arido del Paese ha da tempo incoraggiato l'uso intensivo dei sistemi di acquacultura. Nel 2015 la produzione totale nel settore in Israele è stata di quasi 21.000 tonnellate (in crescita dell'83% rispetto al 1980).

L'ecosistema Agritech in Israele

Al 2016 sono attive nel Paese circa **230 aziende agritech**.

La ricerca in Agricoltura. Il Volcani Center (Ministero dello Sviluppo Agricolo e Rurale), La facoltà di Agricoltura della Università Ebraica, l'Università di Tel Aviv, l'Università Ben Gurion e l'Istituto Weizmann rappresentano i caposaldi della ricerca nel settore.

Gli investimenti nelle imprese agritech israeliane sono aumentati rapidamente negli ultimi anni, raggiungendo i 100 milioni di dollari.

Il Governo. La spesa in Ricerca e Sviluppo del Ministero dello Sviluppo Agricolo e Rurale nel 2015 ammontava al 13% del totale della Spesa pubblica in Ricerca effettuata dai ministeri.

Sistema portuale e trasporto marittimo

Il settore dei Trasporti e della Logistica incide per quasi il 12% sull'economia del Paese, un tasso più alto di quello italiano (9,2%).

Il 99% in volume e l'80% in valore dell'import-export avviene via mare.

Il trasporto marittimo vale **157 miliardi di dollari**.

Il traffico merci dei porti israeliani è pari a 57 milioni di tonnellate. Crescita media annua negli ultimi 25 anni: +4%.

Il traffico container ammonta a 2,7 milioni di TEU. Crescita media annua negli ultimi 25 anni: **+6,6%**.

Investimenti complessivi previsti per Haifa Bayport e Ashdod Southport: 4 miliardi di dollari.

I veicoli in import all'anno sono circa 300.000.

ZIM è il 16° carrier al mondo per capacità della flotta.

La redazione

segreteria.giordanoeditore@gmail.com



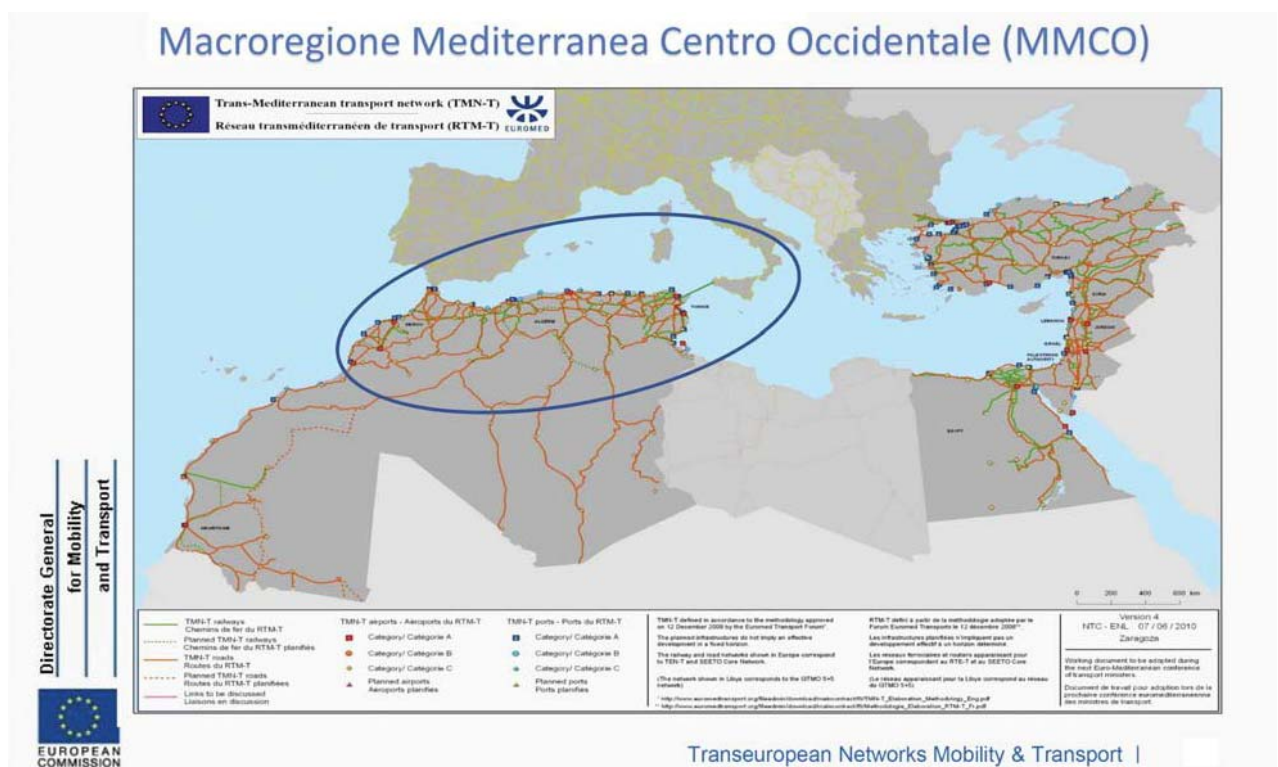
IL PATOLOGO, GLI ECONOMISTI DEL TRASPORTO, I FERROVIERI, GLI ECONOMISTI...

Un nuovo modello di governance per il Macrosud

a cura di ROCCO GIORDANO

Questo redazionale riprende un articolo già pubblicato sul numero di maggio 2017 di Moleskine a firma di Cosimo Infrerera, Rocco Giordano, Giovanni Saccà, Bruno Sergi. L'obiettivo è quello di costituire la Macroregione Mediterranea Centro Occidentale allo scopo di "saldare" l'area del Mediterraneo in una logica economica fatta di sviluppo ed efficienza nei settori produttivo ed allo stesso tempo un'area che sul piano geo-politico riveste carattere strategico.

Come richiamato nell'editoriale purtroppo scontiamo anni di assenza dalla scena politica internazionale. Mentre tutti discutono della via della seta, il tema del Mediterraneo è affrontato solo superficialmente senza rendersi conto che ormai la economia cinese ha realizzato nel continente africano livelli di penetrazione inimmaginabili.



Le Regioni della sponda nordafricana ed europea ad intensivo sviluppo dovrebbero essere man mano coinvolte nella Macro- regione Mediterranea Centro Occidentale, seguendo la stessa logica della Macroregione Alpina.

Non sono idee senza agganci con la realtà giornaliera, bensì necessità per il Sud di evitare doppioni, ottenendo in cambio riduzione di costi e sprechi (efficienza) a tutto vantaggio di qualità e meritocrazia (efficacia). Sulla falsariga di quanto sta mettendo in campo il Macronord con la "Macroregione Alpina"! (Moleskine, Febbraio 2017). Quella gente gode già di un benessere diffuso e però vuole continuare a progredire con lungimiranza: per questo tende alle grandi e forti aggregazioni territoriali con lo scopo precipuo di "ottimizzare le risorse" più che a doverle razionalizzare con tagli orizzontali.

Discutiamo della Via della seta e la geografia dei flussi si orienta sempre più nel Mediterraneo

La politica europea di connessione delle reti si ferma a Napoli

L'Intergruppo Parlamentare **Macroregione Mediterranea Centro Occidentale** (M.M.C.O.) è un organismo associativo spontaneo, costituito su base volontaria da parlamentari appartenenti a gruppi politici diversi dei due rami dell'Assemblea. Questo spirito bipartisan è necessaria base feconda dell'iniziativa e della sua rilevanza al fine di sviluppare studi, eventi ed attività di comune interesse, concernenti la Campania, la Basilicata, la Calabria e la Sicilia in vista della loro costituzione in Macroregione (**prima fase**). Similmente a quanto sta avvenendo per la **Macroregione Alpina** - che già comprende diversi Regioni e Stati vicini del centro Europa - la costituenda M.M.C.O. intende proiettarsi verso Regioni e Stati del Sud Mediterraneo Centro Occidentale, in primo luogo Sardegna, Malta e Tunisia, ma anche, Algeria, Marocco, Spagna, e Libia, appena possibile (**seconda fase**).

Rispetto al "deserto vascolare" del nostro Sud, l'Area nordafricana rappresenta un plateale teatro di crescita infrastrutturale, utile per confronti, scambi d'informazioni, stimoli a fare rispetto ai nostri ritmi lenti e ritardi secolari. Ecco perché non possiamo e non dobbiamo restare ristretti nei nostri ambiti regionali italiani, avviluppati in una corsa retrograda. Anche la **Macroregione Adriatica Ionica** sta rompendo gli indugi insieme agli steccati delle Regioni e degli Stati che si affacciano nel Mar Adriatico, proiettandosi verso la Grecia e il Medio Oriente.

Per prassi e rispetto istituzionale l'Intergruppo in oggetto ha comunicato la volontà di costituirsi ai Presidenti delle due Camere.

Il contesto

Con la politica delle reti TEN-T "Linee guida per lo sviluppo delle reti Transeuropee" (Decisione UE n° 884/2004), l'Unione Europea riconosceva il carattere strategico dell'Italia nell'area euro-mediterranea. I Progetti Prioritari PP6 (Lione-Torino-Budapest), PP24 (Genova-Rotterdam), PP21 Autostrade del Mare, ma soprattutto il progetto prioritario PP1 (Berlino-Palermo) valorizzavano la vocazione mediterranea del nostro Paese. La Comunicazione della Commissione sulle Prospettive di Bilancio "A budget for Europe 2020", presentata al Consiglio ed al Parlamento Europeo il 29 giugno 2011 ha segnato un cambiamento d'approccio. In tale Comunicazione è individuato infatti un **modello di pianificazione e finanziamento basato su due livelli**: il primo, di interesse europeo (**core network**), sul quale si concentreranno le risorse di bilancio comunitario e il secondo nazionale (**comprehensive network**), la cui realizzazione e finanziamento sarebbe spettata soprattutto agli Stati membri.

La proposta della Commissione ha strutturato il core network attorno a **10 corridoi plurimodali europei della mobilità**, che riconfigurano i 30 Progetti Prioritari individuati nell'Annesso I delle "linee guida TEN-T", adottate nel maggio 2004 con la Decisione UE n° 884/2004. Importante sottolineare che l'individuazione di 30 progetti prioritari fu il risultato di un difficile accordo politico raggiunto dall'Italia nel suo semestre di presidenza UE giugno-dicembre 2003. Emergeva in modo chiaro l'intenzione della Commissione di razionalizzare le reti TEN-T di interesse comunitario; contestualmente si evidenziava il nuovo metodo di concentrare le risorse sui **10 corridoi del core network**.

Lo scenario prospettato dalla Commissione per le TEN-T ha in definitiva accentuato il divario economico fra i Paesi del Centro-Nord Europa e quelli Mediterranei. Fondamentalmente i Corridoi sono localizzati nelle regioni ad alto reddito e a più forte domanda di mobilità. Essi interessano l'area dell'Italia settentrionale con un'appendice sull'Emilia Romagna, mentre lasciano in completo isolamento la direttrice tirrenica, avendo voluto "deviare" il corridoio Berlino-Palermo verso la nuova direttrice Napoli-Bari, che prosegue via mare nel basso Adriatico fino a Malta. **Questa configurazione di rete penalizza non solo intere regioni del nostro paese, ma anche l'area mediterranea nel suo complesso.**

Dopo l'incontro del 6 maggio 2011 con la DG MOVE della Commissione europea, la delegazione italiana pur condividendo l'obiettivo strategico della Commissione UE di ottimizzare gli impieghi del fondo "Connecting Europe Facility" propose di: 1) Dare continuità agli interventi di completamento dei Progetti Prioritari italiani. 2) Realizzare il core network TEN-T in una logica plurimodale, soprattutto per le reti nelle Regioni del Mezzogiorno (sud ed isole).

Alla fine, in concreto apparve prioritario:



1) Rafforzare il corridoio plurimodale PP24 Genova-Rotterdam attraverso una definizione progettuale condivisa con la Svizzera, riguardante le due direttrici di collegamento (Genova-Novara-Loescheberg-Sempione/Genova-Milano-Chiasso-Gottardo) e con analisi mirate, che devono interessare tutta la piattaforma logistica del Nord- Ovest. Analisi puntuali fatte negli ultimi mesi sono state contestate in alcuni casi senza ragione, anche per mancanza di atti di indirizzo politico chiari sia sul piano procedurale che temporale. 2) Sostenere gli sforzi volti a rafforzare la magliatura ferroviaria attraverso un rinnovato sostegno alla PP6 Torino-Lione e una valorizzazione degli interventi sulla linea Genova-Ventimiglia per il trasporto passeggeri.

A proposito del Progetto Prioritario PP1 (Berlino-Palermo), nell'ipotesi di riconfigurazione della Commissione sulle Prospettive di Bilancio dell'UE **non sono state colte pienamente le opportunità del Mezzogiorno italiano**, in quanto il nuovo tracciato taglia fuori dal nocciolo duro dei trasporti europei vaste aree abitate da circa 10 milioni di cittadini (Campania meridionale, Basilicata, Calabria, Sicilia). **Il corridoio Helsinki - La Valletta** del nuovo quadro di interventi prioritari, posti all'orizzonte 2020 **si sovrappone**, come già richiamato, **al progetto prioritario originario Berlino-Palermo solo fino a Napoli**. Qui il tracciato del nuovo corridoio si attesta su Bari. La nuova linea Napoli - Bari, prospettata dal progetto della Commissione, se integrata al PP1, potrà rappresentare un asse di connessione con i Balcani e, nel porto di Bari, con il Corridoio paneuropeo VIII° Durazzo - Tirana - Slopje - Sofia - Varna.

In conclusione, l'orizzonte verso l'"aspro mare africano" (Luigi Pirandello) non sembra ancora inserito in un contesto di proiezione secolare. Diviene dunque di assoluta priorità assicurare la realizzazione di un nuovo asse ferroviario Napoli - Sicilia. Questo significa veramente dare corpo alla vocazione mediterranea dell'Italia, che diviene reale solo se integrata in un Sistema organico tra corridoi plurimodali, nodi navali, stradali, aeroportuali, porte di accesso diretto dal Sud Mediterraneo verso il core network europeo.

Mentre per il nostro Sud, situato in piena UE, questo rappresenta una sofferta aspirazione, in Nord Africa lo sviluppo - **eccolo lì!** - si materializza attraverso **"The Future Trans-Mediterranean Transport Network" (TMN-T)**. Insomma autostrade, ferrovie, porti, aeroporti, già in esercizio e da realizzare sono interconnessi in una rete simil europea TEN-T, fatta a immagine e somiglianza con la supervisione di EUROMED. Vogliamo cedere ad altri ancora il nostro futuro?

Obiettivi

"Il riposizionamento del meridione italiano nelle politiche italiane ed europee e' strumento strategico per **intercettare lo sviluppo, che si realizza coniugando il Sud del mondo al Nord avanzato**. La formula rappresenta un ulteriore formidabile e robusto motore di crescita per impedire che il declino dell'Italia e dell'Europa, isolate su questo fronte, divenga irreversibile. L'efficace strategia si deve legare al completamento e all'adeguamento infrastrutturale dei territori meridionali italiani per renderli idonei alle nuove esigenze di AV e AC ferroviarie e proiettarli a svolgere il ruolo di raccordo e di piattaforma logistica nell'interscambio globale" (Matera, 2014), potendone cogliere le nuove opportunità internazionali.

In questa ottica l'Intergruppo dedicato alla **Macroregione Mediterranea Centro Occidentale** costituisce un luogo permanente di **Osservazione Territoriale Infrastrutture (OTI)**, di valutazione e di proposta politica del loro sviluppo in relazione a quella dell'intero Paese. La reale funzione dell'Intergruppo è quella di essere motore per il cambiamento culturale, in grado di contribuire a realizzare una **"politica del fare"**, interagendo con l'**"Intergruppo Osservatorio CNF - Costi del Non Fare"**. In definitiva serve una dialettica costruttiva tra istituzioni, imprese, cittadini nell'area di interesse dello sviluppo di infrastrutture, di cui sono settori target: **Mobilità:** Connettività strutturale sullo Stretto, Ponti, Strade, Autostrade, Ferrovie. **Logistica:** Porti, Interporti. **Energia:** Elettricità, Gas, Rinnovabili, Efficienza energetica. **Ambiente:** Rifiuti, Idrico. **ICT:** Banda larga e ultralarga.

In conclusione il disegno di un nuovo Mezzogiorno ci pare realizzabile attraverso due passaggi fondamentali. Il primo è quello di attuare tempestivamente nel Sud gli interventi necessari a renderlo al passo della velocità di sviluppo dell'intero Paese, per quanto riguarda le infrastrutture e i servizi. Il secondo è assegnargli una missione storica all'interno del disegno complessivo della nuova Italia e della nuova Europa, che **vogliam-**

*Mobilità, Logistica, Energia,
Ambiente: le sfide primarie
per il Mediterraneo*



mo realizzare, cioè un disegno geopolitico, geoeconomico, geostrategico che leghi il Mezzogiorno al Mediterraneo (Gianni Pittella, Roma Spazio Europa presso UE in Italia, 17 Giugno 2015).

In tal senso dobbiamo assolutamente fare un passo che sembra semplice, ma che è rivoluzionario: **dar vita ad una Macroregione Mediterranea!**

Questo non significa eliminare i confini delle attuali Regioni, piuttosto significa immaginare insieme, programmare insieme con i Governatori del Sud. Vuol dire in sostanza **candidare i progetti più credibili** della Macroregione Mediterranea, mettendosi attorno ad un tavolo con la Commissione Europea, con i parlamentari europei, con la Banca Europea di investimenti **sia a valere sul Piano Junker sugli investimenti sia a valere sui fondi strutturali. E la stessa progettualità, lo stesso metodo della Macroregione deve esser fatto nei confronti del Sud Mediterraneo Centro Occidentale.**

Questo piano d'azione sembra divaricante rispetto al DEF 2016 e 2017, al recente decreto Madia sui servizi pubblici locali secondo cui i Sindaci delle Città Metropolitane possono presentare direttamente al Governo progetti dettagliati, concernenti mobilità di massa e connettività urbana per ottenere i relativi finanziamenti. Però nulla vieta che anche questi alti esponenti degli ambiti metropolitani divengano primi attori della **"Politica delle alleanze"** nel quadro della **Macroregione Mediterranea Centro Occidentale**. Per organizzare e governare i territori conquistati al di fuori della penisola italiana i romani introdussero l'unità politico-amministrativa della provincia romana.

Le province romane furono unità di governo locale e territoriale, affidate a ex-pretori o ex-consoli romani e obbligate al versamento dei tributi a Roma. Pur godendo di un ampio margine di autonomia amministrativa e politica, ogni provincia fu comunque subordinata alle decisioni del Senato di Roma.

In questo modo i romani seppero coniugare l'esigenza del decentramento amministrativo del territorio, la diversificazione delle politiche di governo locale e il potere di controllo diretto sui territori conquistati.

Per esser degna di quel luminoso passato, finalmente la nostra Repubblica sappia individuare gli **Onorevoli Deputati, Promotori** di questa svolta per la risoluzione della secolare "Questione Meridionale"!

Rocco Giordano

roccior@libero.it



Un nuovo Patto per lo sviluppo dell'area casertana

Il Centro Orafo "il Tarì" di Marcianise è capofila di un nuovo patto per lo sviluppo produttivo dell'area casertana promuovendo un accordo sinergico tra Istituzioni, politica e attori economici. E' stato fatto il punto in un incontro tenuto presso il Tarì di Marcianise il 14 luglio scorso.



Ad aprire i lavori è stato il padrone di casa, il Presidente Vincenzo Giannotti: "Da 20 anni il Tarì opera in Marcianise, la porta di ingresso della Provincia di Caserta, per chi arriva dall'area metropolitana - Ricordo bene l'epoca in cui venne scelta questa area per la realizzazione del nostro Centro Orafo. Sembrava un'idea folle, ma in realtà all'inizio degli anni '90 quest'area già cominciava a guardare lontano, inaugurando un cambiamento epocale. Lo sviluppo ha sicuramente generato molte opportunità, ma generato criticità soprattutto per i livelli di servizio per tutta l'area di Marcianise e di Caserta". A moderare il confronto è stato Antonio Catalani, Docente dell'Università Bocconi, che ha dettato lo stile del dibattito incalzando i relatori per individuare percorsi concreti e in tempi serrati per il rilancio dell'area. Il confronto si è avviato con le relazioni di Rocco Giordano, esperto di Politica ed economia dei trasporti e della logistica, e Pasquale Persico, Docente di Politica economica all'Università di Salerno, che hanno posto l'accento, sulla necessità di predisporre azioni di sostegno specifiche al distretto economico casertano a partire dal miglioramento dell'accessibilità alle singole aree di intervento e attraverso lo sviluppo del concetto di "Area Vasta" per l'interconnessione tra le diverse realtà imprenditoriali e istituzionali. Antonello Velardi, Sindaco di Marcianise, ha sottolineato il ruolo strategico dell'area che è la porta dell'Europa sul Sud, e non solo dell'Italia. Siamo una grande occasione mancata: abbiamo tutte le potenzialità ma non riusciamo a fare sistema. Il confronto è importante perché per la prima volta si è cominciato a ridiscutere della funzione di quest'area e di cosa dovrebbe essere". Il Sindaco di Caserta Carlo Marino ha richiamato gli attori istituzionali alle rispettive responsabilità: "Abbiamo un patrimonio dell'umanità, grandi eccellenze, grandi creatività - ha detto - a fianco alla parola "sistema", direi "rete". E non basta solo la spesa pubblica: dobbiamo passare ad una fase operativa, di ricostruzione di un tessuto connettivo a rete. Certo è che non possiamo chiedere al mondo imprenditoriale di investire se il pubblico non mette a disposizione i servizi". Il Prefetto di Caserta Raffaele Ruberto ha rimarcato l'esigenza di una ripresa dello sviluppo. Sigliamo un patto per lo sviluppo che deve fondarsi sulla legalità, fattore imprescindibile di sviluppo". Risposte immediate e concrete attraverso un accordo sinergico, predisponendo un tavolo di concertazione da cui possano emergere gli strumenti attraverso i quali attuare questo piano. Mario Mustilli, Consigliere del presi-



dente della Giunta della Regione Campania ha sottolineato la “necessità di un centro di raccordo tra le diverse realtà, e questo epicentro di sviluppo non può che essere il Tarì, polo di eccellenza dell’intero Sud Italia”. Il Direttore della Reggia di Caserta Mauro Felicori ha richiamato la necessità di un miglioramento del servizio trasporti per lo sviluppo economico e turistico dell’area casertana e nella promozione del brand Campania oltre Regione: “Sono innamorato dell’industria, i beni culturali sono importanti ma bisogna difendere l’industria con le unghie e con i denti. La Regione Campania deve investire dei fondi nel turismo. Il Presidente dell’Asi Caserta Raffaella Pignetti ha rimarcato l’importanza della “mappatura del territorio”. Oggi mettiamo a disposizione di tutti gli enti pubblici uno strumento che possa essere inserito nel patto per lo sviluppo dell’area casertana di cui parliamo oggi”. Il Presidente dell’Unione Industriali di Caserta Luigi Traettino ha evidenziato il ruolo di Marcianise quale “capitale industriale e commerciale del Mezzogiorno d’Italia e questo è un grande vantaggio competitivo. Ci troviamo in un territorio che continua ad essere l’area produttiva più estesa del Mezzogiorno d’Italia: dalla Coca Cola ai grandi gruppi industriali ci sono delle realtà delle quali non si parla. Il tema è sempre la politica e l’interlocuzione con gli imprenditori, le esigenze del territorio sono chiare”. Il consigliere regionale della Campania Stefano Graziano si è soffermato sulla necessità di “ripartire dalla fiducia nei confronti delle Istituzioni. Scaricare sulla politica è uno sport nazionale. Ormai c’è un problema di fondo ed è quello del sentiment, del mood e del mettere insieme. Un tema di valori su cui c’è da lavorare. Poi bisogna capire cos’è questa provincia nel suo complesso: la più grande area industriale del Mezzogiorno. Il lato costiero è la vera grande scommessa di questo territorio e su di lui la Giunta regionale della Campania sta facendo un grande progetto per far sì che questa possa diventare la nuova riviera romagnola del Mezzogiorno d’Italia. Il Tarì può essere la cabina di regia di questo nuovo patto, diamoci tempi certi: in tre mesi dobbiamo mettere sul tavolo proposte concrete”. L’Assessore alle Attività Produttive della Regione Campania Amedeo Lepore ha ricordato che “un patto per lo sviluppo deve essere innanzitutto un’assunzione di responsabilità da parte dell’Istituzioni. Non vuole dire scrivere ulteriori documenti inutili ma indicare la strada per una strategia di sviluppo. Il motore non possono che essere le imprese. Le Istituzioni devono governare questo processo, costruendo il quadro entro il quale costruire un nuovo sistema. Il Tarì è il centro di quest’area, un suo progetto deve essere sostenuto e portato avanti. Così come sarebbe fondamentale rilanciare San Leucio dove si può fare un grande progetto trasformandolo in un centro propulsore del turismo casertano”. Istituzioni, politici e imprenditori si sono dati appuntamento a settembre per definire le prime strategie e proposte concrete da mettere in campo.

Ufficio Stampa Il Tarì
iltari@tari.it



Il Porto di Trieste: Porta del Nord Europa

Trieste, 27 giugno 2017 - Punto di svolta per il porto di Trieste: lo scalo ha finalmente un decreto che consente di gestire con chiarezza i suoi punti franchi, Decreto 13 luglio 2017 "Organizzazione amministrativa per la gestione dei punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste".

"Il Porto Franco ha quasi 300 anni"... dice Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ma con questo decreto lo abbiamo riportato a nuova vita.

Ora potremo dare certezze agli investitori internazionali e far diventare questo status una leva strategica da integrare con i poteri di pianificazione e i compiti di promozione propri dell'ente per un vero decollo del porto e del suo sistema logistico in ambito internazionale. Penso soprattutto agli sviluppi della Via della Seta, da oggi potremo giocare un ruolo finalmente decisivo: non saremo più solo un porto, ma un nodo chiave delle catene logistico industriali globali".

La Via della Seta che i cinesi stanno realizzando può fare di Trieste e del Friuli Venezia Giulia la porta del Nord Europa, se saremo capaci di creare le condizioni necessarie affinché siano "ribaltate" sul Porto di Trieste e più ancora sul sistema portuale del Nord-Est una quota sostanziale dei milioni in più di TEUS all'anno che si muovono nell'interscambio con la Cina. Questo avvenire se il decreto firmato nei mesi scorsi trova il sostegno di un grande progetto urbanistico capace di rilanciare il Porto vecchio di Trieste ed allo stesso tempo mettere in rete strutture quali Ferneti-Pordenone-Cervignano, ecc.

Siamo convinti che l'area fiscale introdotta è un ottimo avvio. Bisogna essere consapevoli che gli armatori e le merci dove le navi sostano il meno possibile, dove le operazioni di carico e scarico impegnano il minor tempo possibile e dove le merci sono capaci di raggiungere le destinazioni finali in modo affidabile e sicuro.

Sia chiaro un punto: l'interesse va cercato, concordato, non sul versante della offerta dei servizi ma di chi opera nel settore dell'import-export.

Il ragionamento è questo: se è vantaggioso fare arrivare le merci da Trieste, è logico pensare che le aziende italiane e straniere possano trovare conveniente organizzare intorno al porto anche l'**assemblaggio** o la **trasformazione** di quelle stesse merci facendo sorgere nuove aziende sulle enormi aree della zona franca, con tutti i vantaggi che essa comporta. Non ultimo l'azzeramento delle pratiche burocratiche dovendo avere gli operatori a Trieste come unico punto di riferimento l'Autorità portuale a differenza degli altri porti dove gli interlocutori sono tanti e frammentati. Una volta trattate, le merci verrebbero infine esportate verso mezza Europa del nord e dell'est. Il discorso vale soprattutto se di mezzo ci sono **prodotti ad alto valore** a cui ne verrebbe aggiunto altro nelle lavorazioni che dovrebbero sorgere intorno al porto giuliano. Ma vale molto meno se invece si tratta di merci di poco valore, tipo, per fare un esempio, le **magliette** o le **scarpe** che vengono dalla Cina.

Trieste è uno dei pochi porti italiani con un **pescaggio fino a 18 metri** e dalle sue banchine già oggi partono **170 treni merci** a settimana verso quelle aree e nazioni che fino a un secolo fa facevano parte dell'**Impero Asburgico** e più a est più verso il Medio Oriente: due treni al giorno per Budapest, 2 per la Slovacchia, 4 per Monaco, altri 4 per la Repubblica Ceca, e poi per Vienna, Strasburgo, Colonia. Inoltre tre navi al giorno fanno la spola con la Turchia considerata la porta dell'Iran e quindi del petrolio iraniano e in particolare delle plastiche che dal petrolio si ottengono. D'Agostino sta già provando a dare corpo al sogno della reindustrializzazione di Trieste intorno alle banchine e ha avviato trattative con diversi soggetti italiani e stranieri che a suo dire guardano con estremo interesse al porto franco.

La redazione

segreteria.giordanoeditore@gmail.com



I DIPLOMATI AL MASTER I LIVELLO UNITELMA SAPIENZA - GIORDANO EDITORE

La Piattaforma telematica UIRNet per i trasporti e la logistica

di ALDO MARCHESE

Nel mese di luglio 2017 hanno conseguito il Master di I livello, organizzato da Unitelma Sapienza e Giordano Editore i due candidati di cui pubblichiamo un breve stralcio del project work seguiti da Rocco Giordano e Paolo Ferrandino.

I servizi che UirNet offre attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale sono finalizzati al miglioramento dell'efficienza, della sicurezza e della sostenibilità del sistema dei trasporti in Italia. Proprio in tale ottica è stata realizzata ed avviata la gestione della PLN, la quale consente l'interconnessione tra trasportatori, aziende di logistica, istituzioni, interporti e centri logistici di interscambio modale al fine di perseguire sia l'efficienza dei processi logistici sia il miglioramento della sicurezza dei trasporti.

In particolare, i servizi a valore aggiunto forniti dalla PLN consentiranno di migliorare l'efficienza attraverso:

- l'offerta di informazioni sui tempi di trasporto, sulle previsioni di arrivo e sulle situazioni anomale di traffico, code ed incidenti (in modo da consentire le migliori decisioni per la pianificazione ed esecuzione dei viaggi);
- lo scambio di informazioni e dati fra operatori della logistica a favore di una maggiore integrazione;
- la riduzione dei tempi morti della logistica, facilitando il workflow del trasporto, gestendo il controllo accessi, lo scambio documentale e le pratiche di sdoganamento;
- la facilitazione della programmazione e dell'incontro della domanda e dell'offerta con attenzione ai trasporti intermodali e a forme di trasporto più efficienti rispetto al trasporto esclusivo su gomma.

I servizi erogati dalla PLN, a seconda delle loro caratteristiche, vanno a comporre i seguenti moduli:

Il modulo SmarTruck di UirNet intende proporre alle Aziende di Trasporto una serie di servizi che consentono di aumentare le capacità di gestione della propria flotta di veicoli. Il modulo, essendo altamente scalabile, è rivolto a tutte le aziende con un qualsiasi numero di veicoli: i servizi erogati sono infatti disponibili sia a bordo del veicolo (tramite cellulare UIRNet o altri apparati installabili in cabina) sia dall'ufficio tramite computer con collegamento Internet.

SmarTruck permette ai trasportatori una facile programmazione dei viaggi e il monitoraggio della situazione operativa degli stessi.

SmarTruck consente di sapere dove sono i veicoli, se procedono regolarmente verso le proprie destinazioni, da quanto tempo stanno viaggiando, l'ultima sosta effettuata, i tempi di arrivo previsti tenendo conto della situazione del traffico.

Il modulo dà inoltre la possibilità di interagire con gli autisti e con i centri logistici connessi a UIRNet per intervenire sull'operatività e per prevenire e gestire situazioni di emergenza.

Mediante SmarTruck è possibile anche allegare la documentazione d'accompagnamento e creare proiezioni per organizzare i viaggi in maniera più efficiente. I dati raccolti nell'operatività rimangono poi a disposizione per analizzare le velocità medie di lavoro, i chilometri percorsi, i luoghi e i tempi di sosta, le ore di viaggio, ecc.

Il modulo Booking di UirNet consente di offrire alle Aziende di Trasporto e ai disponenti della merce la possibilità di prenotare l'accesso ad un certo numero di servizi messi a disposizione dagli offerenti UirNet.

Tali servizi riguardano il mondo dei trasporti: non solo il carico e lo scarico merce, le piazzole di sosta, le aree di parcheggio ma anche servizi quali rifornimenti carburante,



pernottamenti e ristorazione per i conducenti, riparazione veicoli e accessori per i veicoli, ecc.

I servizi sono completamente configurabili: è possibile definire le offerte con un'interfaccia rapida e intuitiva ed esporle a tutti gli utenti UIRNet, legandole al target più indicato tramite categorie e sottocategorie di classificazione.

Il modulo consente di configurare le regole di sottoscrizione, tenere sotto controllo le richieste pervenute, gestire l'accettazione o l'eventuale rifiuto di una determinata prenotazione di un servizio.

Particolarmente rilevante è la possibilità di poter concordare con i nodi predisposti o con i disponenti merce le finestre di arrivo dei veicoli. Finestre di arrivo che, se si dispone anche del modulo Control Tower, potranno essere continuamente verificate.

Gli utenti UirNet (Committenti) potranno prenotare i servizi offerti da altri utenti UirNet (Fornitori) registrati a UirNet tramite diverse modalità:

- selezionando il servizio e la località interessata come una tradizionale ricerca sul web;
- attraverso la selezione da mappa cartografica;
- selezionando un veicolo della propria azienda presente nella mappa e legando la ricerca o alla semplice posizione attuale o alla missione in corso;
- in fase di pianificazione della missione cliccando sui POI coinvolti che offrono servizi.

Il modulo Control Tower (di seguito CT) consente alle infrastrutture (nodi, imprese, ecc.) che operano sulla merce di estendere la propria capacità di controllo del ciclo logistico (inbound e outbound), migliorando l'efficienza di magazzino e la capacità di carico/scarico grazie allo scambio di dati con le flotte di autotrasporto tracciate sulla Piattaforma UirNet.

Control Tower consente infatti ad un nodo di avere informazioni accurate e in tempo reale relative ai veicoli in viaggio verso di esso. Gli operatori di nodo possono conoscere per ogni singolo veicolo l'orario di arrivo previsto (ETA), essere informati riguardo anticipi/ritardi rispetto all'arrivo pianificato, anticipare informazioni e documentazione all'ufficio merci, ricevere allarmi sul flusso di veicoli in arrivo che può incidere sull'operatività del nodo stesso. Il nodo può anche disporre di informazioni aggregate: numero di veicoli in arrivo per fascia oraria e proiezione sul numero di veicoli previsti nei giorni successivi (in base alle missioni di viaggio pianificate dalle aziende di trasporto).

Control Tower offre la possibilità di anticipare il controllo e la verifica della documentazione legata alla merce: gli autotrasportatori potranno infatti allegare alle informazioni di viaggio anche la documentazione, e renderla così disponibile prima che l'autista si presenti con il cartaceo presso lo sportello di ricevimento.

Il nodo può comunicare in tempo reale ai gestori delle flotte di autotrasporto il suo grado di operatività nella ricezione dei veicoli permettendo loro l'eventuale ripianificazione delle proprie missioni.

Inoltre può comunicare loro, in anticipo rispetto all'arrivo, la disponibilità o meno nel riceverli (ad es. per documentazione carente), consentendo loro di provvedere durante il viaggio all'integrazione della documentazione.

Il modulo Freight Taxi consente ad un fornitore del trasporto (che abbia a disposizione uno spazio di carico) o ad un committente (che abbia della merce da spedire) di assicurarsi ulteriori possibilità di business.

Grazie al modulo Freight Taxi le imprese dispongono di una selezione di capacità disponibile di mezzi e di carico e possono effettuare le spedizioni in modo tempestivo.

Una volta concordato un trasporto inoltre, per gli utenti che usufruiscono anche del modulo SmarTruck è possibile localizzare i carichi, visualizzare i percorsi effettuati e conoscere i tempi rimanenti allo scarico e quindi al completamento della missione stabilita.

Freight Taxi può essere utilizzato esclusivamente da aziende in regola, garantendo il massimo impegno affinché gli utilizzatori delle Bacheche Carichi e Veicoli possano usufruire di un'applicazione che sia affidabile e sicura.

Il modulo Dangerous Goods è uno strumento di controllo della documentazione delle merci pericolose. Consente di verificare che il trasporto di tali merci rispetti le normative vigenti in materia (in particolare ADR), tenendo conto di quantità, stato fisico, e modalità di trasporto delle stesse.



Il modulo permette di verificare: la compatibilità di trasporti contemporanei di diverse classi/tipologie di merci; la percorribilità delle gallerie in funzione delle categorie di merce trasportata; la completezza dei requisiti richiesti per il trasporto (ad es. CFP) e della documentazione necessaria consentendo la compilazione telematica della stessa in pochi click e la stampa in varie lingue (Tremcard, DDT-Documento Di Trasporto, ecc.); il calcolo di eventuali esenzioni parziali e totali dal regime ADR; le disposizioni speciali; aspetti legati alla safety (distanze di sicuro impatto) e security (antiterrorismo). Inoltre il modulo fornisce la possibilità di consultare on line la normativa vigente costantemente aggiornata (compresa la Tabella A delle materie ADR), le etichette, le ultime news e approfondimenti in materia di trasporto merci pericolose, con possibilità di interrogazioni mirate e funzionalità di export e stampa.

Aldo Marchese

aldo-marchese@libero.it

Aldo Marchese, è laureato in Scienze Politiche presso l'Università degli Studi di Torino e ha conseguito nel 2017 il Master Universitario di I Livello in Trasporti, Mobilità e Logistica presso Università degli Studi di Roma "Unitelma Sapienza".

Nel 2001 entra a far parte del Corpo della Guardia di Finanza, dal 2006 è distaccato al Ministero dei Trasporti poi diventato Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Qui ha svolto incarichi di diretta collaborazione con Sottosegretari di Stato e Vice Ministro, passando per il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e attualmente al Servizio Alta Sorveglianza sulle Grandi Opere.



Port Observatory for Performance Indicator Analysis - Progetto Portopia

di GIANVINCENZO PASSEGGIA

Finalità

Il nome PORTOPIA è l'acronimo che sta per Port Observatory for Performance Indicator Analysis.

Il progetto, promosso dalla Commissione Europea ed avviato nel 2013, è finalizzato all'analisi degli indicatori di performance dei porti europei e a mettere a disposizione dell'investitore portuale, così come del policy maker, dati confrontabili fra loro. Più di preciso, PORTOPIA costituisce una piattaforma informatica capace, di contenere i dati economici e statistici dei diversi porti europei. Si tratta, dunque, di un avanzamento rispetto a conoscenze già acquisite per il tramite di ESPO – European Sea Ports Organization, oltre che dei suoi membri nazionali. Tra questi, in particolare, va menzionata ASSOPORTI (Associazione dei Porti Italiani), la quale presiede il Comitato analisi economiche e statistiche di ESPO stessa.

Come detto, la piattaforma si propone di integrare i diversi indicatori di performance portuale e di identificare la connessione fra gli indicatori finanziari e di governance del porto. Dati da rendere disponibili direttamente su internet, poiché la filosofia alla base del progetto è quella della cooperazione, superando la competizione e consentendo un'analisi, la più fedele possibile alla realtà dei fatti, sullo stato di salute del settore portuale europeo.

Infatti, alla base del progetto sta l'idea che un sistema portuale efficiente e sostenibile sia un facilitatore importante e un driver per la crescita economica, tanto più alla luce del fatto che i porti europei rappresentano attualmente il 37% del volume degli scambi intra-europei e svolgono un ruolo chiave per collegare i mercati europei e le industrie di reti commerciali globali con una quota del 90% del commercio estero. Senza considerare poi che ogni anno, circa 400 milioni di passeggeri transitano attraverso i porti europei.

Obiettivi

Come già accennato, PORTOPIA si pone, prima di tutto, due traguardi principali: il primo è quello di sostenere il settore portuale europeo con i dati delle prestazioni, allo scopo di incrementare i livelli di performance tanto dei singoli porti che del sistema portuale in generale; il secondo è quello di sostenere la formulazione di politiche economiche e di monitorare la loro attuazione.

Come vedremo, l'analisi focalizza i seguenti aspetti:

- Le tendenze e la struttura del mercato;
- Le prestazioni socio-economiche;
- L'ambiente e la salute e sicurezza sul lavoro;
- La catena logistica e l'efficienza operativa;
- La governance e gli aspetti finanziari;
- La percezione della qualità da parte degli utenti.

Più nel dettaglio, gli obiettivi espressamente dichiarati sono i seguenti:

- Sviluppare mezzi sostenibili per la raccolta dei dati, la loro elaborazione ed archiviazione in vista di un sistema di gestione delle prestazioni dei porti;
- Promuovere la partecipazione delle autorità portuali europee (compresi i porti di navigazione interna) e le parti interessate del settore portuale all'interno del sistema di conoscenza e di gestione delle prestazioni del settore portuale;
- Armonizzare sempre di più i dati degli indicatori di performance portuali;
- Integrare e collegare il sistema di gestione delle prestazioni portuali con i sistemi esistenti di gestione delle prestazioni dei settori dei trasporti e delle catene logistiche collegate ai porti;
- Incrementare il valore del sistema di gestione delle prestazioni per gli operatori del settore portuale (fornendo un modulo di analisi comparativa appropriato e scientificamente valido);



- Aumentare il valore del sistema di gestione delle prestazioni per gli stakeholder politici (tra cui la Commissione Europea), collegando gli indicatori del sistema portuale ai diversi obiettivi di politica;
- Migliorare la cultura della gestione delle prestazioni nel settore portuale;
- Consegnare un'organizzazione sostenibile e autoportante per la gestione delle prestazioni dei porti;
- Garantire il funzionamento sostenibile del sistema in termini di finanziamento e di risorse e il sostegno delle parti interessate;
- Diffondere i risultati e le conoscenze acquisite, per giungere ad una più ampia accettazione sociale delle attività portuali.

I risultati attesi come conseguenza del perseguimento di tali obiettivi sono i seguenti:

Sviluppo di una dimensione di previsione nella gestione delle prestazioni portuali;

Sviluppo di metodi top-down per il calcolo dell'impatto socio-economico;

Sviluppo di uno strumento individualizzato al singolo porto, riferito alle prestazioni ambientali e a quelle di sicurezza;

Sviluppo di indicatori di connettività della catena logistica ai porti europei;

- Sviluppo di nuovi indicatori di governance basati sul nuovo ruolo delle autorità portuali, inclusi gli indicatori di capacità finanziaria e trasparenza;
- Sviluppo di un metodo per individuare la percezione degli utenti in merito alle prestazioni del settore portuale;
- Sviluppo di un sistema di gestione delle prestazioni dedicate per il settore porti interni, tra cui l'attenzione per l'interazione tra porti marittimi ed interni;
- Sviluppo di una mappa strategica e di uno strumento di benchmarking integrato, tenendo conto delle specificità dei porti.

PORTOPIA dovrà così approdare alla realizzazione di un Osservatorio sostenibile, autoportante sullo stato dell'arte dei porti europei, rappresentando indicatori trasparenti, la loro analisi per una maggiore efficienza delle risorse, l'efficacia e il sostegno sociale al sistema portuale europeo.

Gianvincenzo Passeggia

g.passeggia@gmail.com

Gianvincenzo Passeggia, è laureato in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Parma. Lavora presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale come Responsabile Area Demanio e Lavoro Portuale, oltre che come Ufficiale Rogante.

Nel 1998 consegue il Master sulla sicurezza e igiene del lavoro presso la Scuola Superiore di Amministrazione Pubblica e degli Enti Locali CEIDA di Roma e nel 2017 il Master Universitario di I Livello in Trasporti, Mobilità e Logistica presso Università degli Studi di Roma "Unitelma Sapienza".



Recensione di Rocco Giordano



a cura di Eva F. Romeo

**City Logistics
e management
della distribuzione urbana
in Campania
Dal modello alla sperimentazione**

Mc Graw-Hill Education
pp. 188 - € 32,00
ISBN 978-88-386-7528-7

Con i contributi di:

Roberto Bruni, Monica Buonanno,
Giuditta Merone, Andrea Moretta
Tartaglione e Siniša Zarić

È stato pubblicato il secondo volume per l'attivazione di una city logistics e management nell'area nolana. Questo secondo volume descrive analiticamente il passaggio dal modello organizzativo a quello della sperimentazione di un processo organizzativo di consegna e presa delle merci in aree urbane anche di piccole dimensioni come Nola.

Il lavoro è articolato in tre fasi, quello che è interessante è che la city logistics è stata pensata quale supporto organizzativo dell'amministrazione pubblica dell'area di riferimento per meglio "amministrare e governare" la città.

Questo è un punto centrale del lavoro in quanto tutti sono convinti che il tema della distribuzione urbana delle merci sia un problema settoriale, viceversa noi siamo sempre stati convinti che è un punto centrale della politica economica necessaria per il governo delle città.

Un altro aspetto importante da sottolineare della ricerca è che vengono affrontati i profili giuridici dei rapporti tra gli attori - comprese le dinamiche nel trasferimento e custodia delle merci - e degli assetti di gestione, evidenziando i principali contratti e modelli organizzativi utilizzati in casi analoghi, sottolineando la scelta del modello opportuno e ipotizzando i modelli di accordi/contratti utili a superare eventuali limiti e beneficiare di opportunità derivanti da eventuali agevolazioni di carattere economico/finanziario e fiscale.

Il lavoro in itinere a nostro avviso deve anche puntare ad approfondire i temi della informatica e telematica applicata allo scopo di valutare gli impatti che l'e-commerce può avere sul modello organizzativo pensato.

Allo stesso tempo è utile dimostrare che il tema governo delle città non è fatto di divieti o di limitazioni ma di facilitazioni dei flussi dei veicoli destinati al trasferimento dei viaggiatori e delle merci.

Gli attori, nel seguito della ricerca dovranno mettere a punto un processo organizzativo di raccolta e distribuzione delle merci innovativo alla luce dei dati ed informazioni raccolti con accuratezza, contestualizzando il lavoro in un'area che è segnata da sviluppo commerciale (CIS Nola) e logistica (Interporto di Nola) di scala internazionale e da attività di commercio e servizi, come quelli offerti dal Vulcano Buono.

Agli autori deve essere chiaro che i cambiamenti più rilevanti sono: aumento della frequenza dei rifornimenti ai punti vendita e riduzione dei quantitativi delle singole consegne.

L'effetto congiunto di queste tendenze sono:

- aumento dei veicoli-km e diminuzione delle tonn-km;
- un maggior traffico di distribuzione con effetti sulla congestione e l'inquinamento in ambito urbano, con forte presenza del conto/proprio;
- forti elementi di conflittualità tra la componente passeggeri e quella merci, sia relativamente alla circolazione che alla sosta anche per effetti di una scarsa regolamentazione dell'uso delle infrastrutture.

Gli Enti locali pongono in campo prevalentemente politiche di regolazione dei flussi, con ordinanze che disciplinano l'accesso dei veicoli adibiti alla distribuzione urbana delle merci in termini di fasce temporali, portata e dimensioni di ingombro dei mezzi.

Manca la conoscenza degli attori e dei modelli operativi della logistica urbana e quindi una disciplina differenziata per tipologie di attività.

La realizzazione di piattaforme urbane per la distribuzione congiunta fra più operatori presenta problemi non irrilevanti di praticabilità, dal momento che determinano:

- una ulteriore rottura di carico che gli operatori professionali devono poter ritenere giustificabile in termini di costo aggiuntivo, a fronte di vantaggi rispetto alla propria organizzazione interna;
- un sovracosto per i destinatari della distribuzione: i clienti;
- la richiesta di messa a sistema di un universo di "attori" il cui coordinamento è un processo molto complesso che passa attraverso il governo dei conflitti tra flussi e luoghi.