

# Sistemi di Logistica

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

## Sistemi di Logistica

Anno X - n. 4

**Dicembre 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. +39.081.081.8332871  
Fax +39.081.3951646  
www.roccogiordanoeditore.eu

## EDITORIALE

### 2 Evitare l'oblio per la Stazione Alta velocità di Afragola

[Rocco Giordano]

## POLITICA DEI TRASPORTI

### 3 Come leggere i trasporti e lo sviluppo dell'economia

[Rocco Giordano]

## TERRITORIO & AMBIENTE

### 5 Le Macroregioni come risposta al processo di globalizzazione

[Giovanni Saccà]

## LOGISTICA

### 23 Le nuove strategie nella logistica ed il ruolo degli attori nella supply chain

[Andres Bühler]

### 34 e-Commerce e nuove tecnologie

PER NON DIMENTICARE

# Evitare l'oblio per la Stazione Alta velocità di Afragola

di ROCCO GIORDANO

**P**rima dell'ennesima inaugurazione della Stazione di Porta di Afragola" poi Stazione AV Napoli-Afragola, l'opera aveva tantissimi padri. Ogni giorno c'era qualche dichiarazione di tecnici o politici che ne assumevano la paternità.

Il giorno dell'ultima inaugurazione e precisamente il 6 giugno u.s. abbiamo cercato in tutti i modi di essere accreditati come Rivista Sistemi di Logistica per vedere finalmente tagliare il nastro di partenza di un'opera che avevano sempre sostenuto, e ci sia consentito affermare voluta, con il suo inserimento nel Piano Regionale dei Trasporti approvato dal Consiglio Regionale della Campania, Presidente Antonio Fantini, anno 1994.

L'inserimento della Stazione fu deciso a valle dello studio di fattibilità allora affidato dal Comune di Casoria alla Società Metropolitana di Napoli, studio che in una prima fase seguiva il tracciato Secondigliano-Casoria e successivamente portato fino ad Afragola, con l'obiettivo di "servire" i comuni a Nord di Napoli che già allora si presentavano senza soluzione di continuità.

Per anni abbiamo insistito affinché si informasse l'utenza che l'utilizzo della stazione di Afragola sarebbe stata, come si dice, tecnicamente una stazione "passante" e non di "testa". La convinzione dei più era che i treni si sarebbero attestati ad Afragola.

Il focus centrale che vogliamo sottolineare è che la Stazione di Afragola non si mette in dubbio per:

- ruolo che assume rispetto al territorio
- essere un nodo ferroviario esterno alla città di Napoli
- essere un'opera architettonica superba.

Qualche rilievo va fatto in ordine alla funzionalità dell'opera ed al costo che essa farà registrare quando sarà portata a regime.

L'opera dispone allo stato solo di 6 binari, 4 dei quali in esercizio.

Le strade di accesso nemmeno a parlarne, l'indirizzamento è affidato alla conoscenza dei luoghi. Il servizio di trasporto pubblico è scarsissimo sia per relazioni che per frequenze.

Servizi all'utenza della stazione precari. Parcheggio non abilitato sul piano della gestione, ecc.

Tutto è riparabile! C'era bisogno di una ennesima inaugurazione considerate tante precarietà?

Negli ultimi anni abbiamo lanciato lo slogan del "débat public" organizziamolo seriamente invitando al tavolo quanti hanno a cuore il ruolo e la funzione strategica che può avere la Stazione di Afragola.

Resta da avviare il riordino dei servizi e della rete soprattutto per i grandi nodi che sono quelli passeggeri e quelli per le merci. La geografia dei flussi sta cambiando le funzioni e i ruoli dei territori e la Regione Campania, non si può e non deve sottrarsi a questo confronto essendo la testa di ponte nel Mezzogiorno mediterraneo.

Occorrono programmi certi che richiedono una condivisione di obiettivi da parte degli Enti deputati alle politiche dello sviluppo e figure professionali di buone competenze.

Il Sindaco di Afragola Tuccillo è politico avveduto, il Presidente della Giunta regionale De Luca ha il metro giusto per riordinare le fila.

Le Ferrovie dello Stato, Mazzoncini e Gentile certamente non si sottrarranno ad un confronto aperto con le istituzioni, anche per chiarire una serie di punti che ogni giorno vengono portati all'attenzione dei lettori, rendendo ancora più precaria nell'immaginario collettivo la Stazione di Afragola.

ROCCO GIORDANO

*r.giordanoeditore@gmail.com*

I TRASPORTI E LA DIVERSA ATMOSFERA DELL'ECONOMIA

## Come leggere i trasporti e lo sviluppo dell'economia

di ROCCO GIORDANO

**N**egli ultimi anni si è molto discusso sul ruolo svolto dai trasporti nell'economia nazionale, facendo ricorso ai dati desunti dalle statistiche nazionali. Queste discussioni, culminano molto spesso in elaborazioni che stentano a trovare riscontro sul piano operativo, in quanto i dati di partenza sono parziali e non in grado di rappresentare le dinamiche di flussi che in una fase di reingegnerizzazione dei processi prodotti e di globalizzazione degli scambi non vanno esaminati ed analizzati con vecchi strumenti statistici anche se un po' più aggiornati, ma "vecchi" nella logica.

L'interesse ad un'analisi quantitativa, in quale misura possiamo ritenerla collocabile negli schemi della contabilità nazionale che è sempre più sfilacciata.

E' superfluo ricordare che discorsi e proposte che emergono da queste analisi, possono solo richiamare l'atmosfera di una trasformazione dell'economia italiana, che per i trasporti significa sostanzialmente mancanza di una politica economica capace ad imporre un modello strutturale dei trasporti sia per la rete che per i servizi.

Chi ha avuto il privilegio di vivere, partecipandovi attivamente, stagioni fervide per le politiche di settore, credo abbia il diritto di richiamare l'attenzione sulle circostanze che le resero possibili.

Si ripropone per questo una lettura su quanto fu elaborato e discusso anche animatamente negli anni passati, in relazione alle politiche dei costi e dei prezzi legati alle attività di trasporto e logistica, così come le politiche attivate per un riordino degli attori di settore, sia in conto proprio e in conto terzi, così come per le politiche pubbliche.

A fronte delle quali, paradossalmente si riuscì a fare squadra sulle politiche virtuose. Poi c'è stata la dissoluzione dei Gruppi che oggi non riescono a dialogare con la politica di settore, per cui certi consigli, pareri ad avvertimenti, dettati anche dal buon senso, non sono ascoltati e forse anche non graditi, in quanto richiedono un modus operandi diverso facendo saltare qualche rendita di posizione di troppo.

A noi sembra che la cosa notevole di questo periodo storico, non è tanto il merito o perspicacia dei contenuti delle cose che andiamo scrivendo o illustrando nei convegni - anche se chi vuole vi può trovare le basi teoriche per una valutazione obiettiva dei fenomeni studiati - quanto la circostanza di testimoniare che le trasformazioni in corso sono da percepire come generale progresso e rinnovamento anche da parte della cultura accademica, generalmente piuttosto restia ad uscire dalla terra battuta della tradizione.

Per un caso raro, quanto fortunoso, negli anni passati, partecipavano a questi dibattiti sulle politiche da adottare per i trasporti e logistica politici di grandi virtù, ma anche capi di industria, esperti, che hanno saputo rivendicare con orgoglio e dignità nei confronti dei giullari, il diritto di essere amministratori attenti e scrupolosi.

Anche quello di oggi è un periodo di grande trasformazione, e non più soltanto dei dati e della struttura economica, come allora, ma anche e soprattutto della fisionomia e dei contenuti politici della nostra società. Le forze che congiurano ad introdurre profonde mutazioni politiche sono assai più considerevoli e sbrigliate di quelle operanti sul piano economico e sociale; con la conseguenza, che proprio questa dinamica politica conduce l'ordinamento giuridico ad essere così traballante ed incerto, ed i valori istituzionali ad essere ormai tanto lacerati.

In questo stato di fatto, ci sembra deprecabile che manchino, o siano tuttora troppo labili, nei centri deputati alla definizione delle strategie, la capacità di proiettare con chiarezza gli intendimenti perseguibili, e le occasioni da cogliere per far luce sugli aspetti contraddittori di questi scontri, ed i mezzi per orientare perciò l'opinione pubblica, ed anche, talvolta, gli stessi gruppi di interessi.

Rendiamo omaggio in questo momento ad un vecchio Maestro quale Mario Del Viscovo, per la Sua lungimiranza a saper interpretare i fenomeni della vita economica e sociale, insegnamento che vorremmo ancora trasferire a quanti sono impegnati in questo settore, che ormai riveste sempre più un ruolo determinante nella vita economica e produt-

*Le forze che congiurano contro le profonde mutazioni politiche sono molto più sbrigliate di quelle che operano sul piano etico e sociale*



tiva delle diverse aree di sviluppo del Paese, ma che ci trova ancora molto impreparati a cogliere gli aspetti operativi che interessano a quanti sono chiamati ad essere attori della realtà che studiano ancora in modo accademico e poco operativo.

Negli anni passati ci abbiamo provato con la elaborazione del Piano Nazionale della Logistica dl 2005 e successivamente con la rielaborazione del Piano 2012-2020.

Uno dei capisaldi di quella programmazione erano le piattaforme logistiche che introducevano il concetto di "area vasta" che supera la geografia amministrativa introducendo il concetto di geografia funzionale in relazione alla suscettività dei territori, ribadendo allo stesso tempo, il ruolo fondamentale dei nodi (porti, aeroporti, interporti, stazione ferroviaria). L'obiettivo era avere una Italia più accessibile, una rete connessa a sistemi di gestione avanzati nella logica di favorire la internazionalizzazione delle imprese.

Siamo rimasti inascoltati allora, ma "le repliche" (il nuovo Piano della portualità) ha trovato attuazione con legge. Resta comunque un handicap che la politica delle scelte non riesce a superare, che è quello dei tempi!

**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 Costantian University di Providence (Usa). 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. È coordinatore scientifico di diversi Master e Corsi di eccellenza in Trasporti e Logistica. Edita la Rivista "Sistemi di Logistica" ed "European Transport" dell'ISTIEE.*



AREA VASTA E NUOVA POLITICA ECONOMICA

# Le Macroregioni come risposta al processo di globalizzazione

di GIOVANNI SACCA

## LA CITTÀ INTELLIGENTE NON PUÒ ESSERE SOLO UN PRINCIPIO

La Comunità europea ha approvato le macroregioni quale ambito territoriale e strumento per favorire la partecipazione del processo decisionale non solo degli stati, ma anche delle regioni, degli enti locali della società civile in aree circoscritte dello spazio europeo.

Gli interventi concordati in ambito macroregionale possono essere sostenuti dai fondi strutturali e da investimenti europei per affrontare le sfide comuni relative ad una determinata area geografica. Gli stati di una determinata macroregione possono anche non appartenere all'Unione Europea.

Nel 2009 venne istituita la prima macroregione denominata Regione del Mar Baltico, nel 2010 la macroregione del Danubio, nel 2014 la macroregione Adriatico-Ionico ed infine nel 2015 viene istituita la macroregione Alpina:

- La strategia UE per la **Macroregione del Mar Baltico (EUSBSR)**(fig. 1) coinvolge otto Stati membri (Svezia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania e Polonia), uniti dalla comune necessità di affrontare sfide specifiche attinenti alla regione, con un'attenzione particolare per la situazione ambientale del Mar Baltico. La strategia, oltre ad essere aperta alla cooperazione con i Paesi vicini non UE Russia e Norvegia, ha tre obiettivi principali: salvaguardare il mare, potenziare le infrastrutture per migliorare i collegamenti all'interno della macroregione e accrescere il benessere dei cittadini anche combattendo la criminalità (fig. 2).
- La strategia UE per la **Macroregione del Danubio (EUSDR)**(fig. 3) ha quattro ambiti prioritari: promuovere i collegamenti nella regione del Danubio; proteggere l'ambiente; creare prosperità e rafforzare la regione anche dal punto di vista della sicurezza (fig. 4).
- La Macroregione del Danubio (EUSDR) raggruppa nove Stati membri dell'UE (Germania, Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Slovenia, Bulgaria, Romania e Croazia) e cinque Paesi extra-UE (Serbia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Ucraina e Moldavia) attorno al comune obiettivo di trovare una risposta congiunta alle numerose sfide che interessano una macro-regione che si estende dalla Foresta Nera al Mar Nero, e che conta più di 100 milioni di abitanti.
- La strategia UE per la **Macroregione Adriatica e Ionica (EUSAIR)**(fig. 5) coinvolge 8 paesi di cui 4 stati membri Ue (Italia, Slovenia, Croazia, Grecia) e 4 non membri (Montenegro, Albania, Bosnia Erzegovina, Serbia). Le regioni italiane coinvolte sono tutte quelle bagnate dall'Adriatico e dallo Jonio ed inoltre: Lombardia, Trentino Alto Adige e Umbria. promuove una crescita sostenibile in termini economici e sociali della macroregione, supportando al contempo il processo di integrazione dei paesi balcanici dell'area. La Strategia (fig. 6) riguarda principalmente le opportunità dell'economia marittima: trasporti mare - terra, protezione dell'ambiente marino, turismo sostenibile e connettività nel campo dei trasporti e dell'energia.
- La strategia UE per la **Macroregione alpina (EUSALP)**(fig. 7) coinvolge cinque paesi membri UE (Austria, Francia, Germania, Italia e Slovenia) e due non appartenenti alla UE (Liechtenstein e Svizzera) per un totale di 48 regioni. La strategia comune interessa tre settori politici tematici orientati all'azione e un'unica area trasversale. Il primo è quello della crescita economica e dell'innovazione, mediante attività di ricerca su prodotti e servizi specifici della regione alpina, poi la connettività e la mobilità, con il miglioramento della rete stradale e ferroviaria e l'espansione dell'accesso a Internet via satellite nelle aree remote. Seguono interventi nel campo di ambiente ed energia, con la messa in comune delle risorse per salvaguardare l'ambiente e la promozione dell'efficienza energetica nella regione. L'area strategica trasversale riguarda la governance, compresa la capacità istituzionale per migliorare la cooperazione e il coordinamento dell'azione.

*Nuovi ambiti territoriali e nuovi processi di programmazione per lo sviluppo*

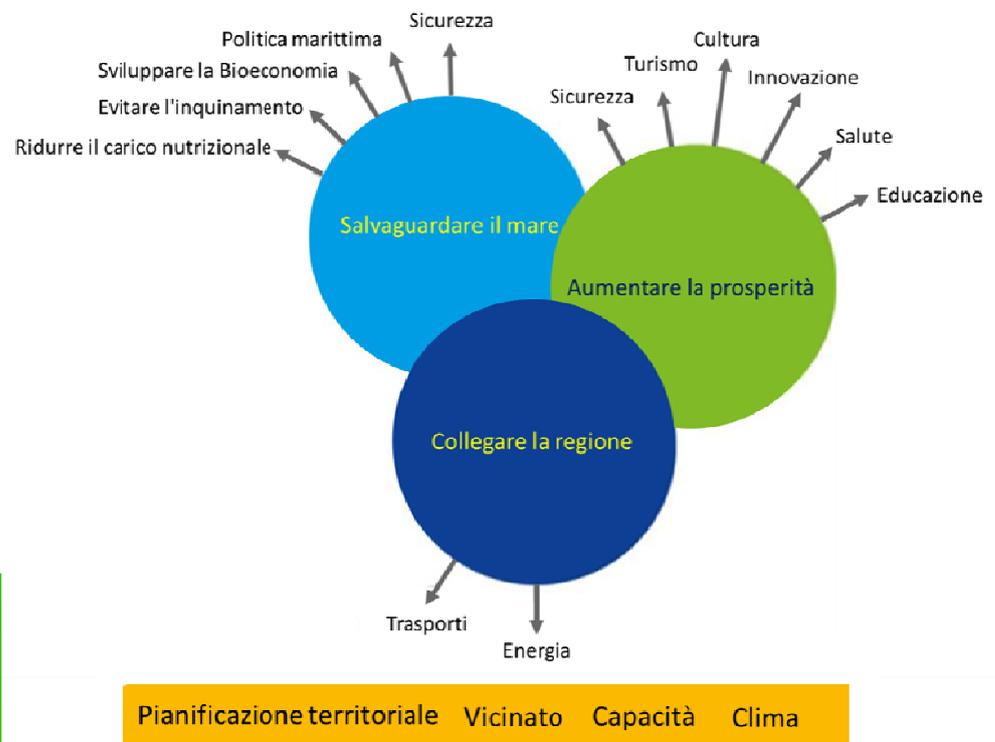


*Il primo esempio di geografia funzionale*



Fig.1 - La Macroregione del Mar Baltico (EUSBSR)<sup>1</sup>

## Obiettivi



*Non più politiche settoriali ma innovata politica economica*

Fig. 2 - Obiettivi della Macroregione del Mar Baltico (EUSBSR)

<sup>1</sup> <http://www.balticsea-region-strategy.eu/>



La macroregione che innesta la vecchia e la nuova Europa



Fig. 3 - la Macroregione del Danubio (EUSDR)<sup>2</sup>

## Pilastri e Aree Prioritarie

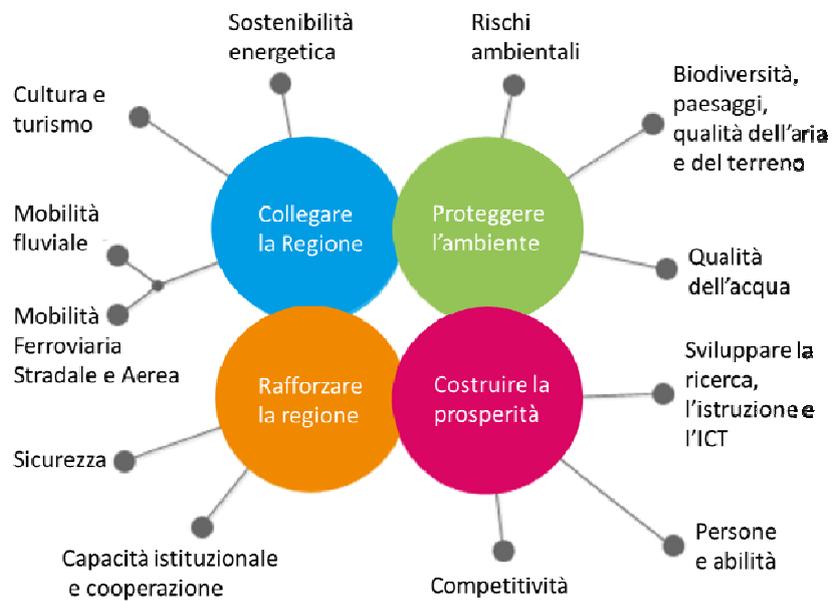


Fig. 4 - Obiettivi della Macroregione del Danubio (EUSDR)

Ambiente, energia e mobilità i nuovi pilastri per la competitività

<sup>2</sup> <http://www.danube-region.eu/>

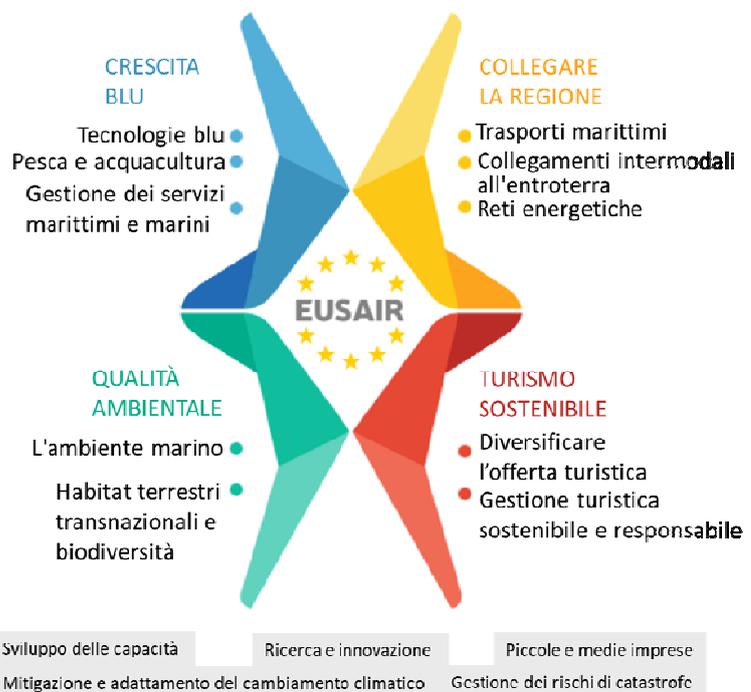


Lo sviluppo dell'area adriatico-ionica avviato con qualche anno di ritardo



Fig.5 - la Macroregione del Macroregione Adriatica e Ionica (EUSAIR)<sup>3</sup>

### Pilastri e Aree Prioritarie



Connettività, turismo sostenibile e ambiente gli obiettivi della macroregione

Fig. 6 - Obiettivi della Macroregione Adriatica e Ionica (EUSAIR)

<sup>3</sup> <http://www.adriatic-ionian.eu/>

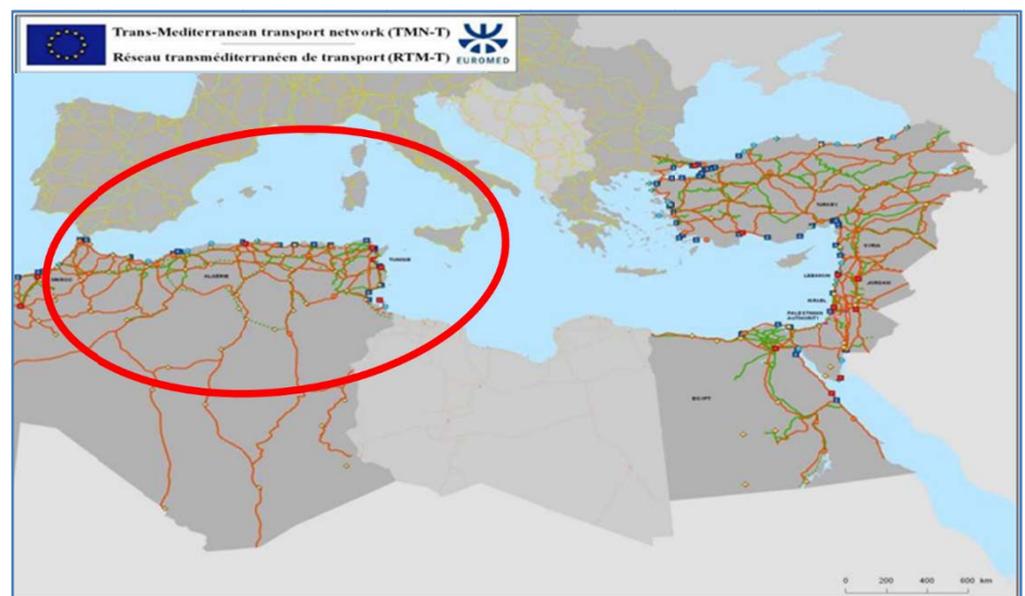




Fig. 7 - La Macroregione del Macroregione alpina (EUSALP)<sup>4</sup>

Sull'esperienza di queste quattro macroregioni è nata l'idea di proporre l'istituzione della **Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (MMCO)** (fig. 8).

Nel Mare Mediterraneo transita circa il 19% del traffico mondiale delle merci creando problemi all'ambiente (inquinamento, pesca, ecc.), inoltre esistono problemi di dialogo e di sicurezza tra l'Europa e l'Africa. Sarebbe opportuno che lo sviluppo delle regioni del sud Europa e del Nord Africa avessero uno sviluppo economica, commerciale, sociale e culturale equilibrato per rafforzare una crescita sostenibile che riduca la necessità di migrazione e affrontare e tentare di risolvere problematiche comuni.



*L'auspicata macroregione  
Centro-Occidentale.  
Il dibattito è in corso*

Fig. 8 - Ipotesi relativa alla Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (MMCO)

<sup>4</sup> <http://www.alpine-region.eu/>



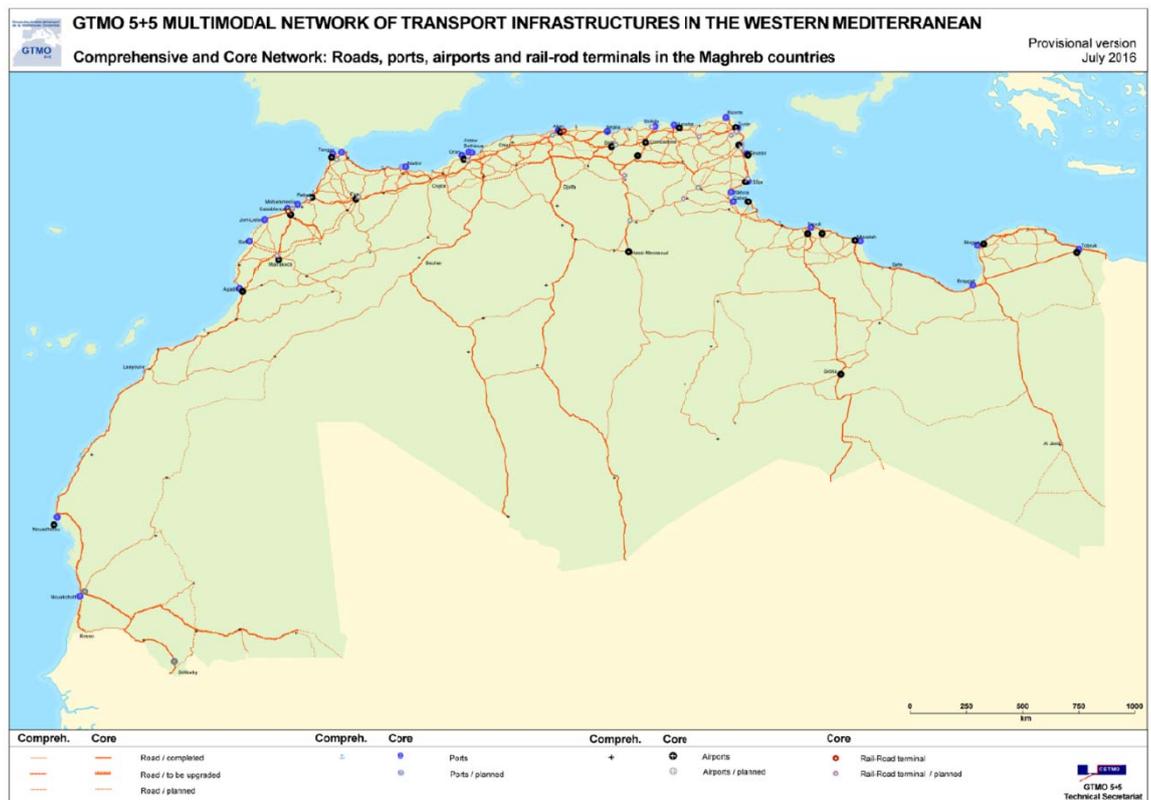
### ACCORDI EUROMEDITERRANEI

Per poter dare attuazione all'ipotesi di costituzione della Macroregione MMCO è necessario basarsi su accordi internazionali già in essere. Tale base di fatto esiste da tempo. Come noto nel 1995 durante la conferenza ministeriale euromediterranea di Barcellona del 27 e 28 novembre 1995 è stato avviato il "Partenariato euromediterraneo" (Euro-med), chiamato anche "Processo di Barcellona ovvero una strategia comune europea per la regione mediterranea. In tale occasione fu stabilito che attraverso accordi bilaterali e incontri annuali fra gli Stati membri si dovesse tracciare un percorso per promuovere un dialogo periodico in materia di politica e di sicurezza, cooperazione economica, commerciale e finanziaria, cooperazione sociale e culturale. Negli anni successivi sono stati sottoscritti accordi di associazione tra i paesi membri dell'Unione Europea e dieci paesi del Mediterraneo. Nel 2007 è stato approvato il Piano di Azione Regionale per i Trasporti (RTAP) per la regione MED per il periodo 2007-2013.

Il 13 luglio 2008 durante il vertice di Parigi per il Mediterraneo è nata l'Unione per il Mediterraneo (UpM) con il proposito di consolidare e rafforzare i traguardi ottenuti nell'ambito del Partenariato euro-mediterraneo (Euro-MED). Durante la 2° Conferenza Euro-MED dei Trasporti, tenutasi a Bruxelles il 14 novembre 2013, sono stati valutati i risultati del Regional Transport Action Plan (RTAP) per il periodo 2007-2013 ed è stata adottata una Dichiarazione che prevede, tra l'altro, l'implementazione della futura Rete di Trasporto Trans-MED (TMN-T) che dovrà essere collegata alla rete di Trasporto TEN-T (Trans-European Networks - Transport). Nel corso del 13° Forum del Trasporto Euro-MED (Bruxelles 25 marzo 2015) è stato approvato il nuovo Regional Transport Action Plan 2014-2020 (RTAP).

A partire dal 2007, su mandato dei Ministri dei Trasporti dei paesi interessati, sono state predisposte tramite il Forum Euro-MED le mappe e la lista dei progetti prioritari della TMN-T. Nelle figure seguenti elaborate nel 2016 sono riportate le mappe relative alle nazioni magrebine<sup>5</sup> (Fig. 9, 10 e 11).

*La Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale si basa su accordi internazionali*



**Fig. 9 - Rete centrale (core) e globale (comprehensive) relativa a strade, porti, aeroporti e interporti programmati nelle nazioni magrebine**

<sup>5</sup> [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp5/WP5\\_29th\\_session\\_5-7\\_Sept2016\\_CETMO.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp5/WP5_29th_session_5-7_Sept2016_CETMO.pdf)



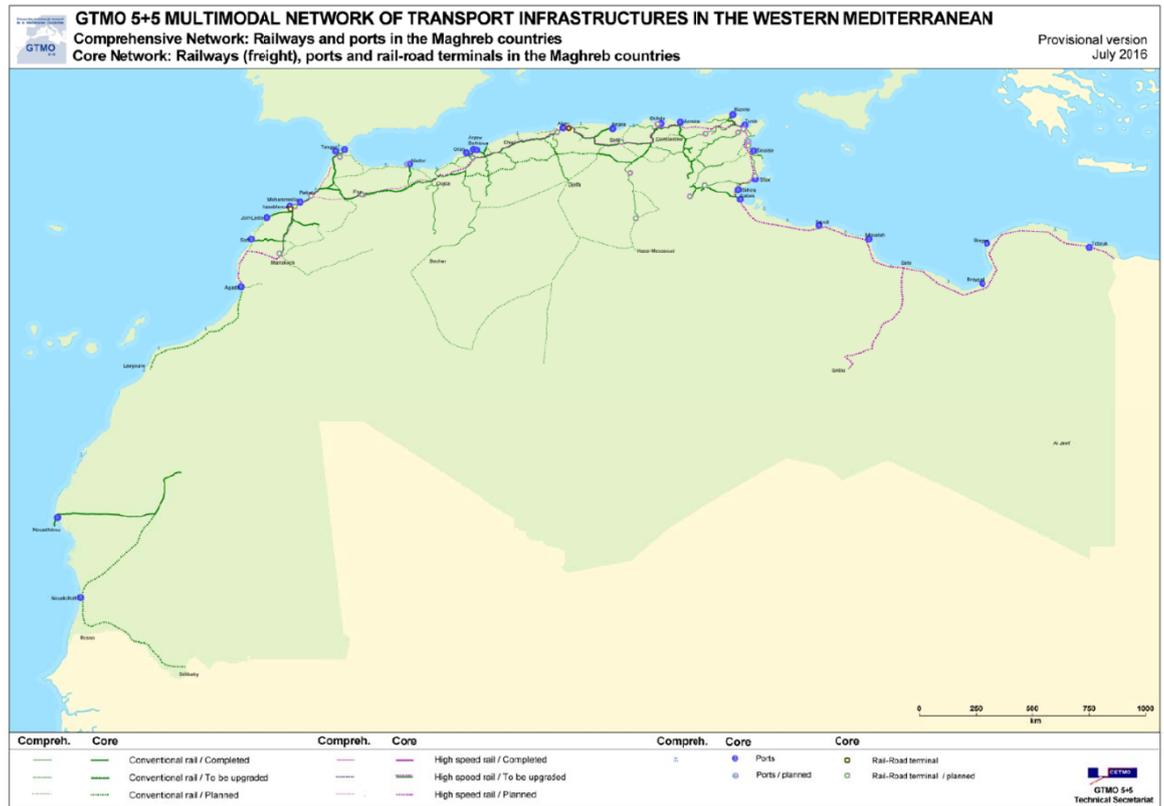


Fig. 10 - Rete globale ferroviaria e porti e rete centrale (core) ferroviaria merci, porti e interporti

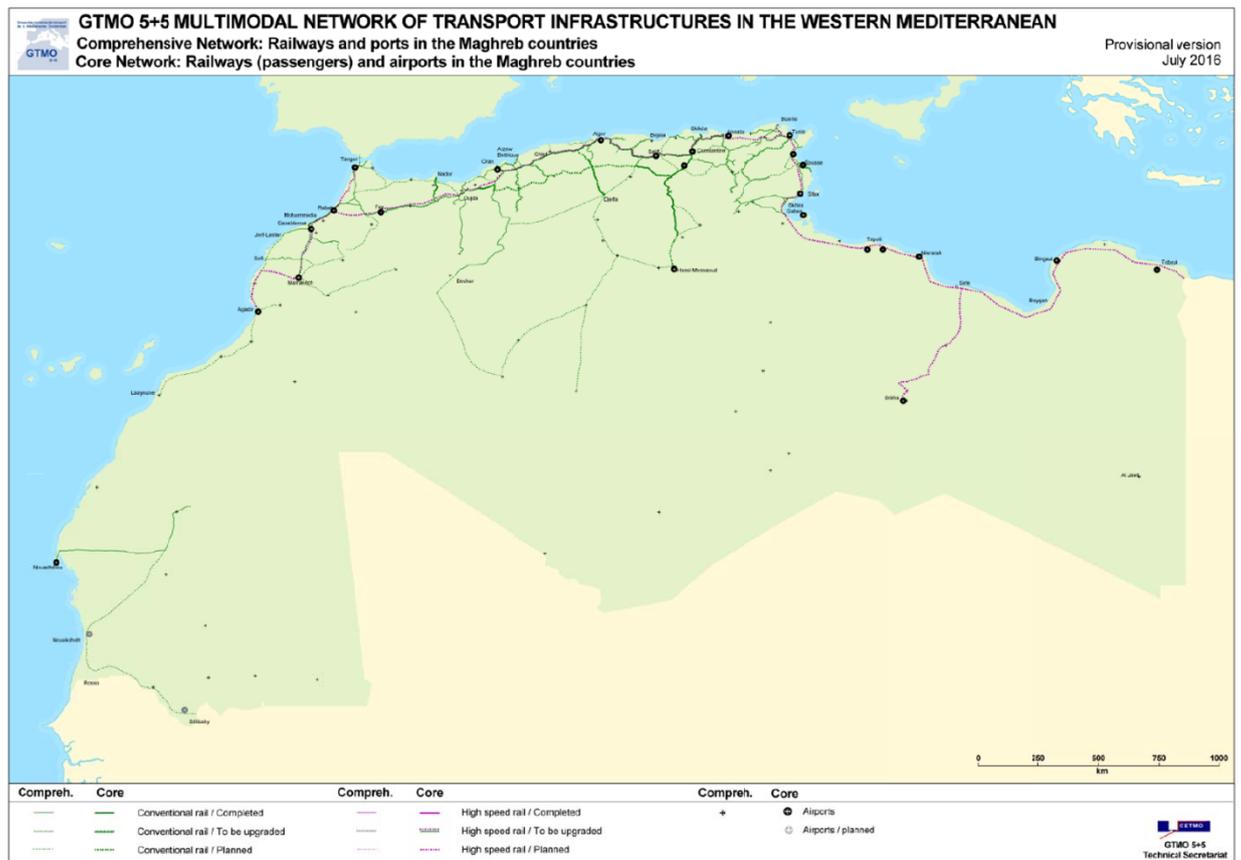


Fig. 11 - Rete globale ferroviaria, porti e rete centrale ferroviaria viaggiatori e aeroporti



Attualmente nel Nord Africa esistono 439.550 km di strade, di cui 330.591 asfaltate e 2.920 km di autostrade (Tab.1) e 14.026 km di linee ferroviarie di cui 1.432 km elettrificate (Tab. 2).

Stati del nord Africa	Lunghezza totale strade (km)	Lunghezza totale strade asfaltate (km)	Lunghezza totale autostrade (km)
Egitto	137.430	126.742	838
Libia	100.024	57.214	
Algeria	113.655	87.605	645
Tunisia	19.418	14.756	357
Marocco	58.395	41.116	1.080
Mauritania	10.628	3.158	
<b>Totale</b>	<b>439.550</b>	<b>330.591</b>	<b>2.920</b>

**Tab. 1 - Lunghezza totale delle strade del Nord Africa<sup>6</sup>**

Stati del nord Africa	Lunghezza linee ferroviarie (km)	Lunghezza linee elettrificate (km)
Egitto	5.085	62
Libia	0	0
Algeria	3.973	283
Tunisia	2.173	65
Marocco	2.067	1.022
Mauritania	728	0
<b>Totale</b>	<b>14.026</b>	<b>1.432</b>

**Tab. 2 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie del Nord Africa**

*Le infrastrutture nell'area mediterranea allungano il passo*

A seguito degli accordi sopra citati è stato avviato l'ammodernamento delle linee stradali e ferroviarie delle nazioni del Nord-Africa e del Mediterraneo orientale.

Il Marocco il 23 ottobre 2007 ha firmato il primo memorandum d'intesa con la Francia per la realizzazione del progetto LGV marocchino finalizzato a dotare il paese entro il 2035 con 1.500 km di linee ferroviarie ad alta velocità (Fig.12). Questo progetto di nuove linee comprende due corridoi ferroviari<sup>7</sup>:

<sup>6</sup> [http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/wfbExt/region\\_afr.html](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/wfbExt/region_afr.html)

<sup>7</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=GGPlzqitNK8&t=86s>



*Le infrastrutture stanno dettando una nuova visione del continente africano*

- **Corridoio Atlantico:** Tangeri-Casablanca (335 km, vmax 320 km/h, attivazione prevista nel 2018);
- **Prolungamento della linea Atlantica** da Casablanca fino ad Agadir, passando per Marrakech ed Essaouira, entro il 2035 (lunghezza totale del corridoio Atlantico circa 900 km);
- **Corridoio Magrebino:** Rabat-Oujda, passando per Meknes e Fes (600 km, vmax 220 km/h, attivazione prevista entro il 2035).

Nel 2013 è entrato in servizio un TGV, che collega Tangeri a Kenitra ed è anche il primo treno ad alta velocità del continente africano. Inizialmente circoleranno 14 treni TGV Duplex (Train à Grande Vitesse) per collegare Tangeri, Rabat, Casablanca, Marrakech, Agadir, Fez e Oujda. Attualmente sono in corso di realizzazione 4 stazioni AV rispettivamente a: Tangeri<sup>8</sup>, Kenitra<sup>9</sup>, Rabat<sup>10</sup> e Casablanca<sup>11</sup>.

L'alta velocità denominata LGV, nelle intenzioni del Marocco, dovrebbe essere gestita con criteri di economicità adattati al potere d'acquisto dei marocchini (TGV a due piani). Pertanto il treno non sarà riservato ai clienti di fascia alta. I TGV fermeranno circa ogni 250 km in corrispondenza nei centri principali, che saranno serviti da linee convenzionali (RER, linee regionali) e autobus.

Nel 2013 l'Algeria ha annunciato che la linea ferroviaria ad alta velocità LGV in corso di realizzazione in Marocco (velocità massima 220 km/h) sarebbe proseguita in territorio algerino per giungere sino a Tunisi (Corridoio Magrebino)<sup>12</sup>. La lunghezza delle linee ferroviarie da realizzare in territorio algerino dovrebbe essere di circa 1.200 km (Fig. 13).



**Fig. 12 - Mappa relativa al Master plan marocchino per l'alta velocità da completare entro il 2035**

<sup>8</sup> [http://www.youtube.com/watch?v=Jcu0VOj3\\_K0](http://www.youtube.com/watch?v=Jcu0VOj3_K0)

<sup>9</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=QMj5gV6qvMQ>

<sup>10</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=b7qLIGrNpok>

<sup>11</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=4tB92Wp5qIU>

<sup>12</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=PghwOoiEbMg>





Fig. 13 - Mappa relativa al programma nazionale dell'Algeria

Il progetto TGV algerino fa parte del piano di ammodernamento e di ampliamento delle attrezzature della Société Nationale des Transports Ferroviaire algériens (SNTF), che ha in programma di portare la rete ferroviaria algerina da 4.000 km a 12.500 chilometri entro il 2025.

In Algeria gli studi tecnici per la realizzazione delle nuove linee ad Alta Velocità (fig. 13) sono stati avviati a partire dal 2014 anche in collaborazione con Italferr del Gruppo FS. Entro il 2017 dovrebbe entrare in servizio la Linea AV Oued Tlelat-Tlemcen<sup>13</sup> lunga 133 km, velocità massima di esercizio: 220 km/h, stazioni passeggeri AV a Oued Tlelat, Sidi Bel Abbas e Tlemcen.

In Tunisia la rete ferroviaria è lunga 2.167 km e copre tutte le regioni della Tunisia (Fig.14).

Solo le linee ferroviarie del nord della Tunisia, per un totale di 471 km, sono realizzate con scartamento standard da 1435 mm e solo 8 km sono a doppio binario. Tali linee sono state ammodernate tra il 2011 e il 2012. Tutte le altre linee ferroviarie, per un totale di 1.694 km, sono realizzate con scartamento metrico e solo 65 km sono elettrificate.

Pertanto, per proseguire la realizzazione delle linee ferroviarie Comprehensive e Core lungo la sponda sud del mediterraneo nel rispetto delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità europee (STIs), sarà necessario realizzare nuove linee ferroviarie a partire da Tunisi seguendo la costa mediterranea della Tunisia, Libia e Egitto.

L'Unione Europea ha istituito appositi gruppi di studio per garantire la coerenza dello sviluppo delle reti di trasporto realizzate all'interno dell'UE con quelle dei paesi confinanti. Ovvero le connessioni con le regioni limitrofe all'UE dovrebbero essere sviluppate in conformità con le politiche in corso nella Comunità in materia. Sulla base di tali considerazioni, a partire dal 2007 sono stati avviati studi per esplorare le prospettive di connessione tra la rete TEN-T dell'UE e le esistenti e future reti delle regioni limitrofe ed in particolare con l'Africa e con la regione mediterranea (fig. 15).

Oltre ai collegamenti marittimi ed aerei tra la rete TEN-T e la rete TMN-T sono stati ipotizzati e studiati collegamenti fisici tra il corridoio Mediterraneo della Rete TEN-T e il corridoio Atlantico della rete TMN-T.

Tali studi, per realizzare una comunicazione fissa tra l'Europa e l'Africa attraverso lo Stretto di Gibilterra, sono stati condotti dalla Società Spagnola di Studi per la Comunicazione Cross-Strait del Gibilterra, SA (SECEGSA) e dalla compagnia marocchina «Société-

*Gruppo di studio per valutare la coerenza delle reti europee con quelle dell'Africa*

<sup>13</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=Fb8gFbDFodU>



*Lo Stretto di Gibilterra e la sfida per i collegamenti della Sicilia continentale*

Nationale d'Études du Déroit de Gibilterra» (SNED) appositamente incaricate dai rispettivi governi.

Il progetto per la realizzazione di un collegamento stabile tra la Spagna e il Marocco, da realizzarsi in corrispondenza dello stretto di Gibilterra, ha le sue origini nella dichiarazione comune spagnola-marocchina del 16 giugno 1979 sottoscritta dal re Juan Carlos I di Spagna e dal re di Hassan II del Marocco.

Dopo molti anni di studio e successivi accordi si è giunti alla predisposizione del progetto di un tunnel ferroviario subalveo lungo 38,7 km di cui 27,7 km sottomarini simile a quello realizzato nello stretto della Manica tra la Francia e l'Inghilterra (Fig. 16 e 17).

Periodicamente vengono organizzate riunioni di alto livello per fare il punto sullo stato di avanzamento degli studi e per riaffermare l'impegno della Spagna e del Marocco a favore della realizzazione del progetto transcontinentale, l'ultima riunione ha avuto luogo il 5 giugno 2015 e ha destato, come le precedenti, vivo interesse nella Comunità Internazionale.

La posizione strategica dello stretto di Gibilterra in un contesto di mobilità crescente su scala internazionale dà a questo progetto una chiara componente geopolitica in termini di opportunità che apre allo sviluppo del trasporto terrestre intercontinentale, favorendo l'integrazione tra l'Europa e l'Africa (Fig. 18).



Fig. 14 - Mappa relativa alle ferrovie della Tunisia



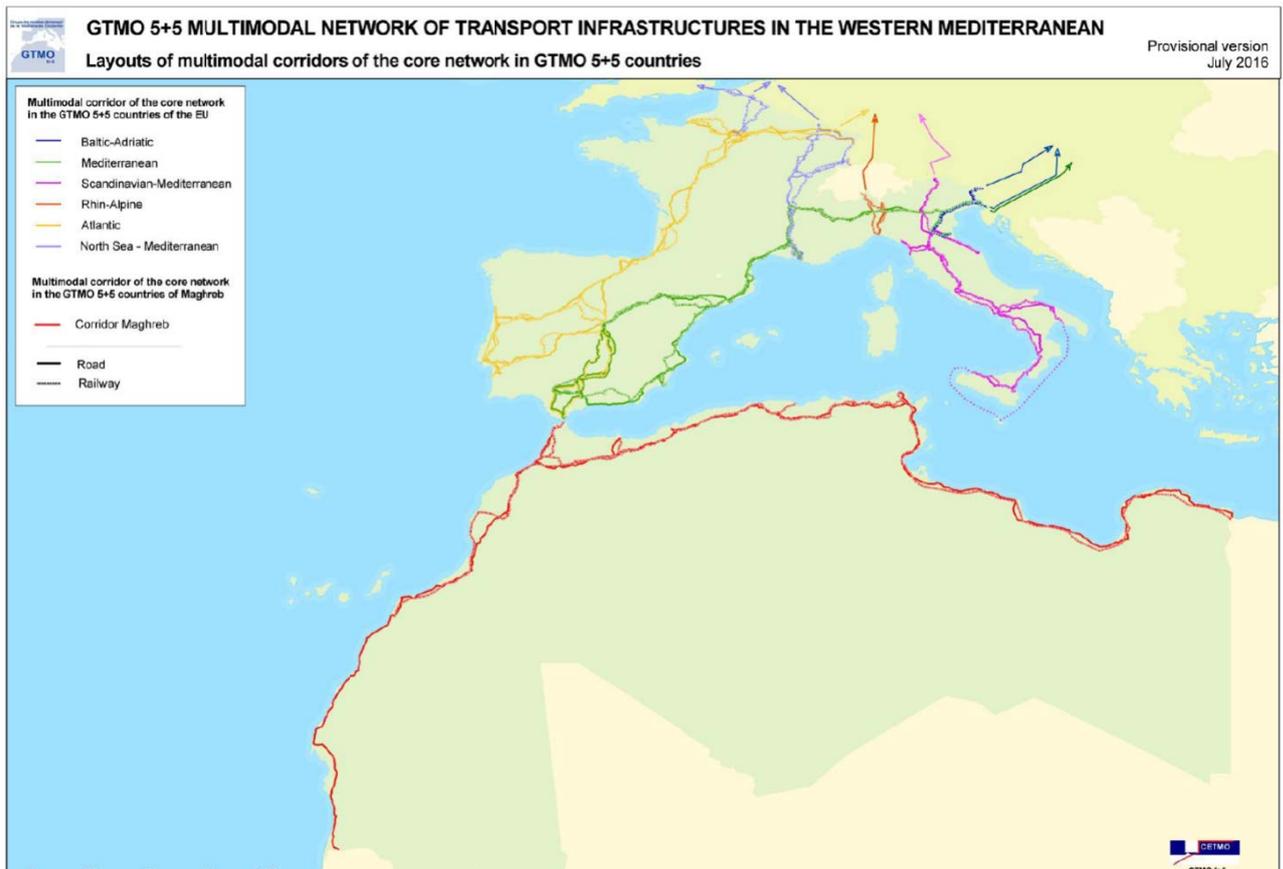
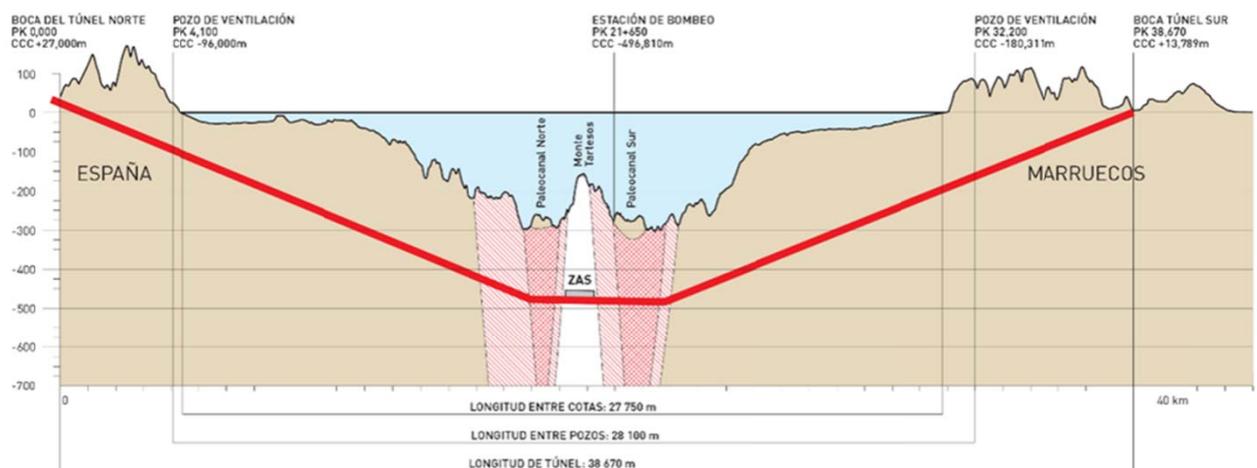


Fig. 15 - Programma relativo alla realizzazione dei Corridoi multimodali del Mediterraneo Occidentale



Sección longitudinal:

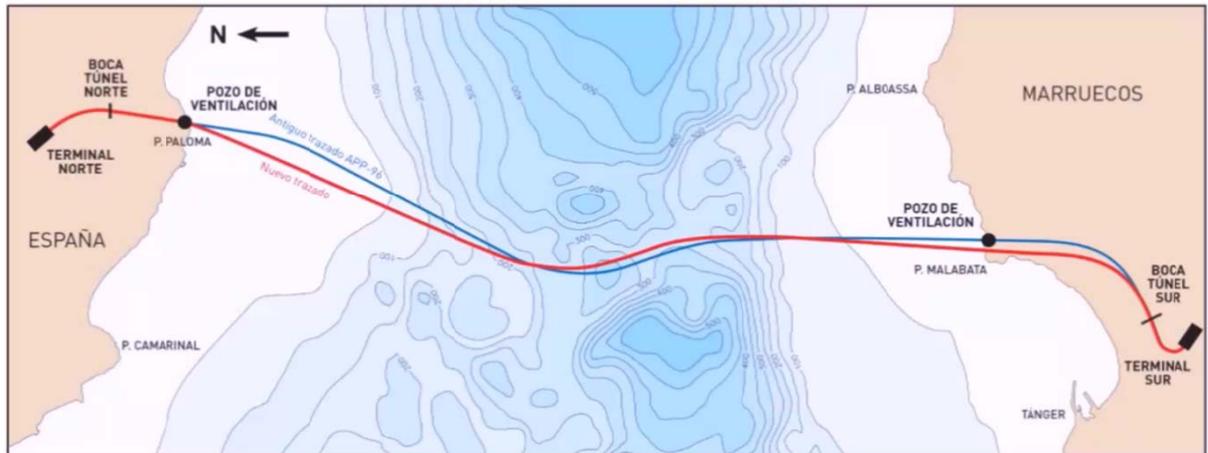
- Distancia entre estaciones terminales: 42 km.
- Longitud total del túnel: 38,7 km.
- Longitud del túnel submarino: 27,7 km.
- Montera mínima en el punto más bajo: 175 m.
- Pendiente: 30‰.

Fig. 16 - Perfil longitudinal dell'Afrotunnel di Gibilterra



## CARACTERÍSTICAS DEL TÚNEL FERROVIARIO

### Trazado en planta



1995: Elección del túnel como solución base por las razones siguientes:  
- Técnicas de construcción conocidas y contrastadas.

Fig. 17 - Perfil in pianta dell'Afrotunnel di Gibilterra

### ZONA DE ESTUDIO PARA LOS PASAJEROS



### ZONA DE ESTUDIO PARA LAS MERCANCIAS



Fig. 18 - Aree geografiche di origine/ destinazione dei treni viaggiatori e merci che dovrebbero transitare nell'Afrotunnel di Gibilterra

*Lo scenario del tunnel di Gibilterra viaggiatori e merci*

Il collegamento fisso Europa-Africa sullo stretto di Gibilterra è l'unico progetto internazionale controllato sistematicamente da ECOSOC (Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite), che sta valutando i lavori di ricognizione e gli studi condotti per il progetto ogni due anni dal 1981.



*Il nuovo sistema infrastrutturale euro-africano non aspetta le ipotesi della pianificazione italiana*

L'ultima relazione del 2015 analizza l'evoluzione del Progetto e gli studi tecnici del tunnel in base ai dati fisici accumulati nelle fasi precedenti, aggiorna i dati sul traffico tra i paesi dell'Unione europea e dei paesi del Maghreb e definisce gli impatti socioeconomici sugli Stati della regione, nonché analizza le diverse tappe della promozione internazionale del Progetto, prevedendo una fase successiva 2015-2017 in cui importanti ricerche e studi supplementari indispensabili per identificare l'opzione tecnica più fattibile.

L'Unione europea, al quale il progetto è stato presentato in diverse occasioni (ultimo nella presentazione del progetto dai ministri marocchini e spagnoli responsabili dei trasporti alla Conferenza dei ministri dei trasporti dell'Unione per il Mediterraneo, riuniti a Bruxelles 14 novembre 2014), è uno dei partner prioritari.

Attualmente il corridoio Scandinavo-Mediterraneo termina a Malta e non è previsto alcun collegamento con il Nord Africa (Fig.20).

Con la legge "Sblocca Italia"<sup>14</sup> è stato avviato un percorso di accelerazione e semplificazione per la realizzazione di opere infrastrutturali strategiche e urgenti per il nostro Paese e tra queste l'itinerario AV/AC Palermo - Catania - Messina (Fig. 19) e Napoli-Bari. Nel Documento di Economia e Finanza<sup>15</sup> 2017 (DEF) tra gli interventi prioritari ferroviari è stato previsto lo studio di fattibilità relativo alla tratta Salerno-Reggio Calabria in cui è compreso l'attraversamento dello stretto di Messina.

Con la revisione delle reti TEN-T prevista tra il 2020 e il 2021 si potrebbe ipotizzare di collegare tramite navi traghetto Ro-Ro Tunisi con Palermo o Trapani o Mazzara del Vallo prolungando il corridoio TEN-T. In tal modo i trasporti via ferrovia e una parte dei trasporti stradali potrebbero utilizzare il corridoio Magrebino in Nord Africa e il Corridoio Scandinavo Mediterraneo in Europa. Ovviamente nell'ipotesi che venga realizzato un collegamento ferroviario stabile nello Stretto di Messina nel rispetto delle STI europee (ponte o tunnel).



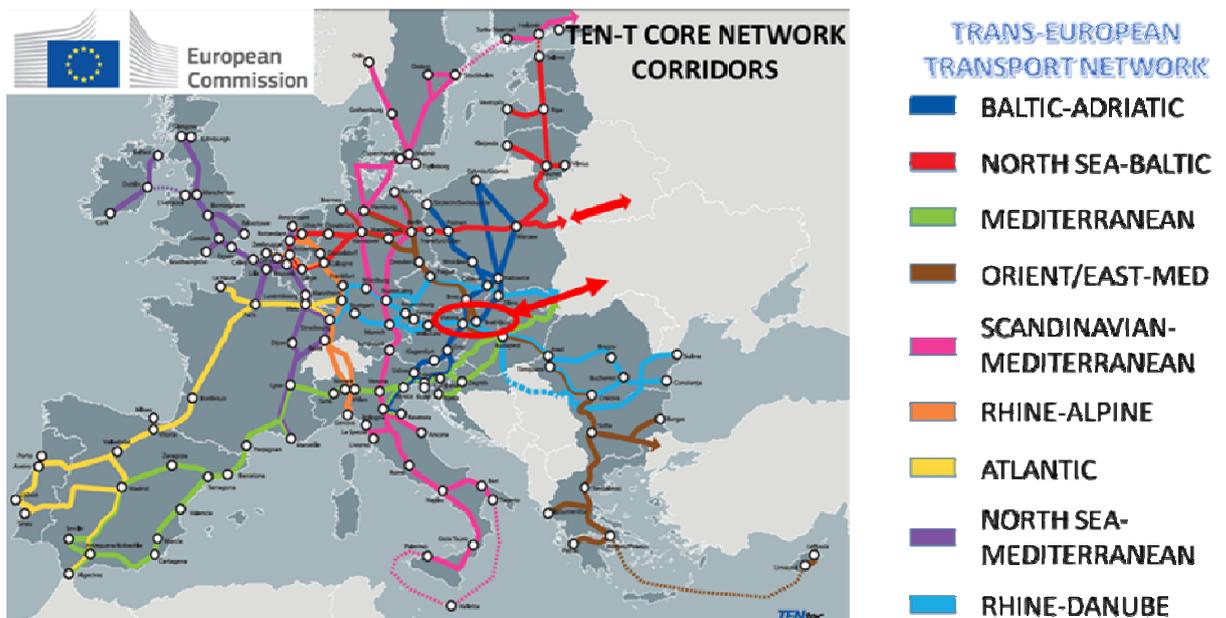
**Fig. 19 - Progetti in fase di realizzazione/progettazione in Sicilia e tra questi il corridoio Scandinavo-Mediterraneo che collegherà nel rispetto delle STI europee Messina-Catania-Palermo<sup>16</sup> (itinerario AV/AC)**

<sup>14</sup> DL 133/2014 "Sblocca Italia" e Legge numero 164 - 11 novembre 2014

<sup>15</sup> <http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/def-2017/allegato-al-def-2017-le-opere-fino-al-2030>

<sup>16</sup> <http://www.palermocataniamessina.it/content/fsipalermocataniamessina/it/sblocca-italia.html>



Fig. 20 – Rete TEN-T<sup>17</sup>

Non bisogna dimenticare che i trasporti sono destinati ad aumentare anche in conseguenza delle stime di crescita della popolazione mondiale. In particolare, secondo gli studi dell'ONU la popolazione dell'Africa è destinata a quadruplicare entro il 2100 (Tab.3).

Popolazione in milioni di abitanti	Anno 2015	Anno 2030	Anno 2050	Anno 2100
World	7.349	8.501	9.725	11.213
Africa	1.186	1.679	2.478	4.387
Asia	4.393	4.923	5.267	4.889
Europa	730	734	707	646
America Latina	634	721	784	721
Nord America	358	396	433	500
Oceania	39	47	57	71

Tab. 3 - Scenario della popolazione mondiale nella variante media (milioni di abitanti)

Fonte: CRESME su dati UN Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015)

Con la revisione delle reti TEN-T prevista nel 2021 e della redazione del RTAP 2021-2026 si potrebbe formalizzare il piano di integrazione tra la Rete di Trasporto Trans-MED e la rete di Trasporto TEN-T. Tali accordi dovrebbero creare le condizioni non solo per il completamento degli interventi già previsti sia nel Sud Europa che nel Nord Africa nei tempi stabiliti, ma anche per la realizzazione dell'Afrotunnel di Gibilterra e del collegamento stabile dello Stretto di Messina realizzati nel rispetto delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità Europee e la pianificazione del loro uso in esercizio per poter sfruttare le nuove infrastrutture e le nuove opportunità di integrazione nel processo di globalizzazione del commercio mondiale, nonché per tenere conto dell'inarrestabile au-

*Le previsioni demografiche non lasciano dubbi*

<sup>17</sup> <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>



mento demografico del continente africano dei prossimi decenni che passerà da 1,186 miliardi di abitanti del 2015 ai circa 4,387 miliardi nel 2100 (v.Tab.3).

Tra le altre possibilità esiste quella di utilizzare il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, una volta ultimato, per fare circolare lungo tutto il suo percorso, traffico merci combinato ovvero casse mobili e semirimorchi. Tra l'altro utilizzando carri ferroviari tipo modalohr sarebbe possibile istituire servizi ferroviari analoghi a quelli che prestano servizio dai porti del nord Mediterraneo verso il centro e nord Europa riducendo drasticamente i costi e i tempi di consegna delle merci.

### **PROPOSTA DI COSTITUZIONE DELLA MACROREGIONE MEDITERRANEA CENTRO-OCCIDENTALE (MMCO)**

Sulla base di queste considerazioni di natura trasportistica, che tra l'altro alimenterebbero tutta la rete del sud e del centro Italia dandole nuove opportunità di sviluppo, sarebbe opportuno istituire la nuova Macroregione Mediterranea Centro-Occidentale (MMCO) per tentare di affrontare e risolvere le seguenti problematiche:

- salvaguardare il mare Mediterraneo;
- promuovere la reciproca conoscenza e socializzazione tra i popoli;
- promuovere una crescita sostenibile in termini economici, sociali e culturali in tutta l'area sia nelle regioni del sud Europa che in quelle del nord Africa (istruzione superiore e ricerca);
- migliorare le infrastrutture stradali e ferroviarie, porti, interporti e aeroporti per creare nuove opportunità di sviluppo che riducano la necessità di migrazione;
- sviluppare e gestire un piano condiviso di utilizzo delle energie alternative (piano solare del mediterraneo, eolico, ecc.);
- sviluppare e gestire un comune sistema di protezione civile e controllo delle migrazioni;
- combattere la delinquenza comune e organizzata.

Le attività in atto di cooperazione tra i paesi dell'Unione per il Mediterraneo potrebbero favorire la creazione della Macroregione Mediterranea Centro Occidentale con lo scopo di allargare il processo di partecipazione decisionale tra gli stati anche delle regioni, agli enti locali e alla società civile creando coesione sociale e sviluppo.

**GIOVANNI SACCÀ**

*giovanni.sacca@gmail.com*

***Giovanni Saccà**, Responsabile Settore Studi Trasporti Ferroviari del Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano (C.A.F.I.). Preside Collegio Ingegneri Ferroviari (C.I.F.I.) Sezione di Verona.*



MALL AFRICA E MALL MONDO PER L'E-COMMERCE

# La partnership consente di aumentare la propria base di clienti e integrare le piattaforme

di MARCO SILVESTRI

**L**e piattaforme globali di e-Commerce e m-Commerce, Mall for Africa (MFA) e Mall for the World (MFW), hanno annunciato una partnership strategica con WCA e-Commerce, la prima rete di e-Commerce logistica al mondo. L'alleanza mira ad ampliare ulteriormente la logistica transfrontaliera di e-Commerce, consentendo ai membri di WCA di aumentare la propria base di clienti, consentendo alla MFA / MFW di entrare in mercati aggiuntivi grazie alle capacità logistiche (locali e regionali) della WCA.

Il Mall per l'Africa e il Mall per il mondo offrirà a tutti i membri WCA e ai loro clienti l'accesso a più di 200 dei migliori rivenditori americani e britannici in tutto il mondo. Le aziende brevettate e premiate forniranno ai membri WCA una nuova fonte di spedizioni, reddito basato sui volumi.

MFA/MFW si impegna a gestire ogni passo del processo relativo agli ordini dei clienti, offrendo agli stessi una soluzione semplice, sicura e conveniente per lo shopping online, mentre i membri di WCA gestiscono la spedizione e la consegna nell'ultimo miglio. La partnership consentirà un servizio eccezionale ai consumatori e una crescita senza precedenti per la rete WCA nell'e-Commerce.

"Siamo lieti di entrare a far parte di una rete così vibrante e non vediamo l'ora di assistere WCA nel raggiungimento dei nostri obiettivi di crescita", ha dichiarato Chris Folan, CEO di Mall for Africa e Mall for the World. "Una forte presenza sul territorio è fondamentale ed avere partner di cui abbiamo fiducia è ancora più importante. Sappiamo che la nostra piattaforma a portata di click sarà un grande punto a favore per i clienti attuali e futuri".

Con centinaia di membri - ed in continua crescita - la rete e-Commerce di WCA offre un surplus di orientamenti provenienti da esperti del settore online. La rete offre anche ai suoi membri l'accesso a spedizionieri e clienti globali offrendo loro l'opportunità di competere nella catena di approvvigionamento transfrontaliero altamente competitivo.

"Sulla base dell'enorme livello di interesse per soluzioni di consegna innovative, siamo entusiasti di accogliere Mall in Africa e Mall per il mondo nella rete", ha dichiarato Dan March, CEO di WCA. "Questa partnership dimostra la crescente richiesta di e-Retailers (rivenditori online) che vogliono collegarsi ad una rete globale integrata di specialisti di logistica e-Commerce. Siamo fiduciosi che Mall per l'Africa unita ai nostri membri certificati, in un contesto di rapida espansione, determini una crescita reciprocamente vantaggiosa".

Con l'e-Commerce transfrontaliero, che dovrebbe crescere più del doppio di quello domestico, si prevede che i ricavi globali del e-Commerce possano superare i 4 trilioni di dollari entro il 2020 e le transazioni di e-Commerce secondo le stime possono crescere del 30% annuo entro il 2020.

## INFORMAZIONI SU E-COMMERCE E WCA

WCA e-Commerce è l'unica piattaforma neutrale al mondo, in grado di promuovere lo sviluppo del prodotto, la partnership e la crescita dei business nel settore e-Commerce. Nei prossimi sei mesi WCA e-Commerce prevede di offrire una serie di vantaggi aggiuntivi, inclusa un'assicurazione completa sulla spedizione di e-Commerce, una gamma di soluzioni IT innovative specifiche per e-Commerce, tariffe preferenziali sulle consegne globali e domestiche dell'ultimo miglio e programmi di consolidamento regionale nell'ambito dell'e-Commerce.

*I colossi che gestiscono le piattaforme dell'e-Commerce si uniscono per creare maggiore efficienza e miglioramento nei costi*



**INFORMAZIONI SU MALL FOR AFRICA E MALL FOR THE WORLD**

Mall for Africa (MFA) e Mall for the World (MFW) sono progetti brevettati e piattaforme di e-Commerce globali che consentono ai clienti di acquistare prodotti da più di 200 rivenditori americani e britannici. Con le loro piattaforme offrono pagamenti garantiti e un sistema integrato di consegne, MFA / MFW sono le prime piattaforme di logistica che forniscono ai clienti miliardi di prodotti con inventario zero direttamente.

**MARCO SILVESTRI***segreteria.giordanoeditore@gmail.com*

*Marco Silvestri, è un giovane ricercatore, laureato presso l'Università degli Studi di Napoli "Parthenope". Segue negli uffici della Giordano Editore di Napoli uno stage sui temi delle piattaforme e-Commerce.*



LA GLOBALIZZAZIONE E LA RIVOLUZIONE NELLA GEOGRAFIA DEI FLUSSI

# Le nuove strategie nella logistica ed il ruolo degli attori nella supply chain

di Andres Bühler

## LA RIVOLUZIONE LOGISTICA E LE NUOVE STRATEGIE DEI PARTECIPANTI

Ci troviamo oggi alla soglia di una nuova rivoluzione logistica basata su 3 "mega trends":

- **Primo:** le nuove tecnologie informatiche troveranno applicazione in tutti i campi delle catene logistiche (dalla produzione, alla distribuzione fino all'acquirente finale). Mediante l'EDP e la comunicazione si potrà controllare e dirigere il percorso dei trasporti, in aggiunta al processo di produzione.
- **Secondo:** esiste oggi una tendenza per i sistemi di trasporto veloci (aereo, espresso, trasporti stradali), anche per gran parte di segmenti di trasporto, e ciò grazie a prezzi migliori in rapporto a prestazioni, tipologie di servizi e nuove tecnologie informatiche.
- **Terzo:** si rileva una tendenza nella riduzione delle barriere fra paesi, uomini e aziende. Ad esempio: il mercato comune interno, l'integrazione e la trasformazione e l'integrazione dell'Europa dell'Est, la liberalizzazione del commercio, l'integrazione dei mercati finanziari mondiali e l'aumentata mobilità internazionale di specialisti e di managers.

Queste 3 tendenze sono da considerare elementi trainanti che porteranno ad una logistica moderna, ad imprese di servizi dominanti e soprattutto alla concentrazione nelle regioni del Nord-Ovest e Nord-Est e dell'Italia Centro-Settentrionale.

Il trend va nella direzione di una suddivisione dell'Europa in 2 zone (Nord e Sud).

## Le premesse per la rivoluzione logistica

La realizzazione del mercato interno dal 1993 conduce direttamente alla rivoluzione logistica con quattro gradi di libertà".

Con l'abolizione degli sdoganamenti alle frontiere per quanto concerne l'Unione Europea, si determinano le seguenti condizioni:

- **Primo:** il trasporto internazionale reso più veloce e facilmente calcolabile per quanto riguarda i tempi di resa.
- **Secondo:** il mercato interno porterà ad una distribuzione capillare e meno costosa. La Comunità Europea conta di risparmiare 120 Miliardi di EUR per mancati sdoganamenti.
- **Terzo:** nella distribuzione industriale il mercato interno crea la possibilità di pianificare e di realizzare "order circle times" affidabili. Questo permette la creazione di "European Distribution Centers" (EDC). Inoltre si possono creare più "Regional Distribution Centers" (RDC) (p.es. Verona) che vengono concepiti sia per il mercato nazionale che internazionale.
- **Quarto:** L'imposta sul valore aggiunto (IVA): armonizzazione o riconoscimento provvisorio delle tasse nazionali.

L'Unione Europea dovrebbe armonizzare le percentuali delle imposte sul valore aggiunto.

**L'IVA si paga quindi in ogni stato dove viene consumato il bene.**

## La strategia dell'industria e del commercio

Fra i molti cambiamenti che negli ultimi 10 anni hanno influenzato il modo di pensare dell'imprenditore (manager), è sicuramente predominante il riconoscimento dell'importanza della logistica. Si ritiene che un efficiente management logistico costituisca un fattore di vantaggio sulla concorrenza in quanto, un servizio di qualità, rappresenta un potenziale nella riduzione dei costi e nell'acquisizione di porzioni di mercato.

Oggi la logistica viene considerata in molte aziende come una funzione strategica. Da qui

*L'importanza della logistica si va imponendo sul piano operativo, ma con grande difficoltà sul piano culturale e formativo*



*I diversi segmenti di mercato stanno rispondendo in modo diverso al processo logistico. Gli effetti maggiori sull'ultimo miglio*

il trend verso l'Outsourcing.

I costi oggi sono più o meno i seguenti: (ca. il 2% nell'industria delle parti di ricambio del settore automobilistico, ca. il 4% nell'industria dei motocicli, ca. 8% nell'industria degli alimentari e dei prodotti di consumo) e logicamente mettono a disposizione importanti potenziali di razionalizzazione.

I vantaggi dell'Outsourcing sono:

### **Costi fissi calcolabili**

Invece di legare il capitale al personale e ad infrastrutture logistiche di alto costo, il fornitore di servizi offre una soluzione ottimale a prezzi fissi.

Riassumendo si può dire che in molte imprese sono state sviluppate nuove strategie che includono le catene logistiche dalla produzione fino al "Point of sales" (POS) o in altre parole la ormai conosciutissima Supply Chain.

### **La strategia dell'impresa di servizi**

La crescente esigenza di sistemi logistici è il risultato della modifica di strutture nella economia. Questo significa che le merci con un più alto profilo di richieste logistiche aumentano di importanza.

La funzione del trasportatore e dello spedizioniiere cambia decisamente. Le aziende così concepite non devono solo curare il trasporto da A fino a B, ma offrono catene logistiche con incluso parecchi "added value services", p.es. etichettare, comporre sets, imballare, stirare, etc.

Con la realizzazione di catene logistiche nel settore dei trasporti nell'Europa occidentale, si può constatare un cambiamento nel management e nel sistema informativo che è necessario per concentrare le attività di trasporto e di spedizione in un sistema logistico.

Il cambiamento nel settore dei trasporti e dei servizi richiede nuovi investimenti, ed impone al management nuove filosofie.

Nel complesso una moderna azienda di trasporti non può essere paragonata ad una "classica" azienda che cura il puro trasporto di merci e l'attività di magazzino. Lo sviluppo dei centri merci che offrono una vasta gamma di servizi non legati ai trasporti, l'evoluzione dei grandi spedizionieri e degli specialisti di trasporti a fornitori di logistica che sono in grado di proporre soluzioni ai problemi causati dal cambiamento delle esigenze dei produttori, sono esempi significativi. Infatti gli stessi interessati di fronte al dilemma "to make or to buy" si decidono sempre più ad acquistare i servizi logistici relativi al loro fabbisogno presso le imprese di logistica (quindi "Outsourcing"). Da qui le difficoltà del mercato Italiano di trasporto composto di poche imprese grandi ma di ca. 70.000 padroncini (che diventano 270.000 se consideriamo il conto proprio) e quindi la conseguente entrata in Italia delle grandi imprese estere.

Sistemi di logistica avanzati potrebbero essere introdotti più velocemente se le imprese di servizio avessero una migliore collaborazione con l'industria ed il commercio. In tal modo verrebbero subito a conoscenza dei cambiamenti nel flusso di materiale e saprebbero riconoscere il trend verso nuovi servizi e quindi essere in grado di agire in tempo.

Riassumendo: l'impresa di servizi deve già oggi pensare a considerare i seguenti fattori decisivi:

- EDP
- magazzino
- collaboratori
- sub-impresa
- spedizioni di ritorno
- collegamenti di traffico
- potenziale
- mix clienti

**=> INFRASTRUTTURA LOGISTICA = SUPPLY CHAIN MANAGEMENT.**

### **Gli effetti sugli attori della supply chain**

La rivoluzione logistica condurrà al collegamento unitario dei partecipanti, sia dal punto di vista EDP e della comunicazione, come pure all'interno della catena logistica.

Se si ha interesse a diventare produttori a livello mondiale, si dovrà considerare forn-



tori e clienti quali "co-produttori, co-fabbricanti, o "partners nel guadagno". L'assortimento di articoli del produttore aumenterà, mentre le unità di spedizione e di trasporto diminuiranno, grazie ai cicli di produzione sempre più brevi. Questo causa un aumento delle frequenze di consegna. Si rafforzano così le caratteristiche delle prestazioni quali: celerità nella consegna (senza lacune di magazzino), precisione nella consegna (giorno di consegna o addirittura orario di consegna), flessibilità nelle consegne. Secondo la ns. valutazione, "l'influenza della logistica nella capacità concorrenziale di un'impresa" aumenterà ancora nei prossimi anni. Il servizio di consegna ed il livello dei costi avranno importanza strategica.

### Gli effetti sui diversi segmenti di mercato: Le conseguenze sul flusso del traffico e sul "Modal-Split"

Bisogna necessariamente partire dalla valutazione dello sviluppo del traffico di merci che transita attraverso l'Europa, e dal gettito dei trasporti.

La forza dei vettori si riflette nella loro valenza di traffico. La navigazione sul mare e il traffico su rotaie dispongono particolarmente di una grande capacità di produzione. Il traffico aereo presenta una considerevole velocità e il traffico stradale ha una grande flessibilità e capacità nel formare reti.

In modo particolare il traffico stradale è un partner richiesto in quanto sfrutta la superficie. Questa cooperazione permette, fra l'altro, di collegare la massiccia capacità di produzione con la capacità di organizzazione di una rete di traffico". "Le ferrovie sono particolarmente colpite dall'effetto di strutturazione delle merci. Le merci dei traffici di massa perdono di importanza, la capacità di formare reti di distribuzione dei vettori diventa centro di interesse. In tal modo la ferrovia è costretta a ripensare il suo concetto di impresa generale di trasporti ed a cercare una cooperazione. Si possono ottenere trasporti interessanti con il carico combinato. Questo viene praticato nella forma di traffico containers o Huckepack", quindi a treni completi.

La rotaia si trova soprattutto in una situazione di concorrenza con la strada. Quindi la ferrovia dovrà sviluppare un profilo d'offerta complessivo se non vorrà continuare a perdere i mercati tradizionali e se vorrà partecipare ai nuovi. Nel contempo questa doppia situazione di concorrenza rimanda al grande interesse che la rotaia deve avere allo sviluppo di offerte di trasporti combinati. Il traffico combinato offre alla rotaia una possibilità, cioè quella di sviluppare la doppia situazione di concorrenza in una doppia partecipazione con la strada e quindi a ridurre la pressione di concorrenza (non caricare più camion completi - trattore / semirimorchio 40 T invece di 25).

#### Situazione Italia

- Milano - Palermo 1.450 km
- Milano - Amburgo 1.150 km!
- Ostacolo: 7.000 padroncini con 2,6 mezzi per impresa

In questa fase si sviluppano i così detti "nuovi servizi veloci", che raggiungono - mediante innovazioni tecniche ed organizzative - significative diminuzioni di costi ed aumenti di efficienza. Ad esempio di questo sviluppo si vedano i "servizi-pacchi" negli Stati Uniti" che si è sviluppato anche in Europa negli ultimi anni.

Oltre alle innovazioni tecnico-operative dettagliatamente trattate per l'adattamento dei servizi di trasporto alle richieste di merci specifiche, l'aumento dei trasporti destinati oltre frontiera richiede nuove forme di organizzazione e cooperazione internazionale. È questo un compito del vettore. Anche le istituzioni statali, nazionali ed internazionali, che sono responsabili per la formazione di un mercato europeo dei trasporti, devono preparare le premesse necessarie mediante adattamenti delle condizioni legali/amministrative. Pure questo fenomeno apporterà miglioramenti nei flussi di traffico. Anche la politica del traffico pone condizioni essenziali di scelta del mezzo di trasporto nei futuri traffici di merci in Europa. Le priorità politiche possibili e le loro conseguenze per lo sviluppo del traffico europeo vengono suddivise in due situazioni:

- **Situazione A:** cioè "integrazione europea mediante liberalizzazione" che parte dalla priorità del libero traffico e della libera scelta del mezzo di trasporto (situazione libera da disposizioni di orientamento).
- **Situazione B:** "ordinamento del traffico tenendo conto della questione ambientale" che considera scopi di lunga stabilità economica ed ecologica (situazione con disposizioni di orientamento).

*La funzione del trasportatore, come quella delle Associazioni sta cambiando sotto la spinta delle esigenze del cliente*



*Le infrastrutture dei trasporti non possono essere valutate come tema settoriale ma di politica dei territori*

Queste situazioni hanno ovviamente diversi effetti sulla concorrenza dei vettori. Come mostrano i calcoli, le misure d'orientamento - nel caso in cui fossero prese spostare solo il 2% del traffico stradale sulla ferrovia. Queste misure di orientamento devono quindi essere messe in discussione o non si dovrebbero pensare misure profonde e più complete? Deve essere possibile dirottare sulla ferrovia tutto il traffico ad essa confacente. Per quanto riguarda le Previsioni del traffico transfrontaliero, malgrado l'appiattimento della quantità nel lasso di tempo previsto, si pensa che, dopo il 2010, si constata un significativo aumento del traffico internazionale nell'Europa (occidentale) e soprattutto nell'Europa dell'est. Una constatazione importante sta nel fatto che il volume del traffico all'aumento dei trasbordi dei traffici combinati - è cresciuta del 40% fra il 94 ed il 2010. I risultati più importanti della previsione di traffico transfrontaliero all'interno della CE per vettori si possono così riassumere:

- **Nella situazione A** ("Integrazione europea mediante liberalizzazione", quindi senza misure pilotate) il gettito di tutti e tre i vettori aumenterà sicuramente, tuttavia la ferrovia crescerà più debolmente rispetto alla strada che ha aumentato la propria quota di mercato dal 43,1% (1994) fino al 55,3% (2010).
- **Nella situazione B** ("Ordinamento del traffico orientato all'ambiente" con misure pilotate) anche la ferrovia può migliorare la sua quota di mercato (dal 18,5% nel 1994 al 19,8% nel 2010).

La crescita dinamica dei traffici internazionali sottolinea la necessità di adoperarsi maggiormente, in futuro, per una politica di traffico europea coordinata internazionalmente, per far fronte alle esigenze dei mercati in forte evoluzione.

### **Le conseguenze sul mercato "logistico"**

Per il segmento di mercato "Logistica" fra il 2010 e il 2020 si avranno delle semplificazioni. Servizi Espressi avranno un aumento del 50%. Il traffico normale (carichi completi) invece, si dimezzeranno. Questa tendenza risulta chiaramente dalle influenze della rivoluzione logistica.

L'intero sviluppo e il cambiamento nel segmento di mercato influenzerà sia la corrente di traffico come pure il Modal-Split, ma soprattutto influenzerà la scelta del luogo di European Distribution Central e Regional Distribution Central, il che avrà nuovamente ripercussioni sulle regioni.

## **GLI EFFETTI PER LE REGIONI**

### **Situazione in campo politico: ruolo dei governi e disponibilità di infrastrutture**

Ciò che sorprende in questo contesto è la relativa immobilità di molte istanze politiche, come pure di associazioni di categoria che non hanno ancora capito la situazione e che non reagiscono alla provocazione della loro regione nel contesto del mercato interno e della rivoluzione logistica. Ci sono ovviamente anche eccezioni: Regione Rotterdam/Amsterdam.

Proprio queste regioni saranno probabilmente vincenti anche nella competizione per nuove quote di mercato di distribuzione.

Molto spesso il ruolo dei governi dipende dalla situazione politica dei singoli stati e del loro processo decisionale. Tuttavia, in linea generale, si può dire qualcosa sulla loro possibile posizione. È importante che il "deregolamento" soprattutto nel campo della messa a disposizione di infrastrutture, non rappresenti una soluzione magica, in quanto il mercato non può risolvere il problema da solo. L'intervento dello stato è richiesto per diversi motivi:

È necessario uno schema globale (di dimensione europea), dove le infrastrutture dei trasporti devono essere considerate dall'"Aménagement du territoire".

Il trasporto è un servizio che non corrisponde solo a criteri di redditività, ma anche di supporto con esigenze di continuità e di parità per i clienti e con notevole impatto ambientale.

Non si deve organizzare solo il proprio traffico, ma anche i traffici di transito, in futuro per gli stati dell'Europa dell'est.

Le organizzazioni logistiche, siano queste il produttore o il fornitore di servizi, prendono le loro decisioni per la scelta del luogo di ubicazione a seconda del loro punto di vista, cioè dal punto di vista commerciale. I governi dovrebbero limitare la loro azione in



modo da stimolare l'efficienza in campo operativo con misure appropriate.

I governi sono contemporaneamente responsabili, in collaborazione con le regioni, della creazione di infrastrutture adeguate per la crescita economica. In regioni densamente popolate si è spesso di fronte alla mancanza di terreni e ad un traffico intenso. I governi possono fare i primi passi per creare le occasioni che permettono investimenti, sistemi innovativi e soluzioni per un migliore sfruttamento delle riserve di aree, in modo da evitare ingorghi di traffico. Le infrastrutture sotterranee, create specialmente per il trattamento di merci, sono un ottimo esempio per il ruolo direttivo che un governo potrebbe assumersi. Nelle regioni in cui l'infrastruttura logistica non può essere ampliata territorialmente e ottimizzata, bisognerà cercare delle soluzioni sotterranee. Questo sviluppo si avrà sicuramente in alcuni paesi altamente industrializzati, con diverse influenze politiche e culturali. Tuttavia dovrebbe essere sostenuto da un coordinamento e da una cooperazione internazionale in modo da raggiungere stabilità e sviluppo economico.

È dunque chiaro il ruolo del governo nell'accelerare i processi di standardizzazione, di sviluppo e di realizzazione di sistemi e di infrastrutture nel campo della logistica. Ad esempio, la realizzazione di reti di informazione che agevolano l'utilizzo di risorse, ha accelerato l'introduzione di una logistica moderna in settori industriali esistenti.

### I casi di studio

In caso di sviluppo di un centro logistico per iniziativa privata, si cercherà un buon collegamento stradale e ferroviario già esistente (anche per il traffico combinato). Raramente l'investimento iniziale verrà limitato con il miglioramento del sistema di trasporti, ma piuttosto mediante il tentativo di ricavare plusvalore dal suolo o dagli immobili già esistenti. È dunque giusto che i promotori siano invitati a partecipare alle spese dei collegamenti stradali e ferroviari. Se questi fossero degli organi ufficiali, il loro primo scopo sarebbe quello di creare un territorio favorevole per motivare le attività locali e regionali, nonché per coinvolgere le ditte interessate in un contesto nazionale e internazionale. Questo concetto va naturalmente oltre il semplice utilizzo del territorio per lo sviluppo industriale e comprende anche il trasporto e la logistica, pertanto il distretto di riferimento non può essere iscritto all'industria, al commercio, non si definiscono distretti economici, cui sono da collegare ZES (Zone Economiche Speciali).

Per terminare, l'infrastruttura e i servizi vanno ottimizzati nella logica di rete che riunisce le diverse zone. Naturalmente vi sono aree che, nonostante tutto, sono mal situate dal punto di vista geografico.

### Concentrazione in determinate regioni

Nella maggior parte dei casi le nuove piattaforme logistiche si svilupperanno laddove si trovano già territori sviluppati, cioè nella vicinanza di grosse città o in regioni portuali. Si troveranno così estese zone di attività logistiche, che possono essere lunghe parecchie dozzine di chilometri.

Ad esempio la regione di Rotterdam con la zona di Venlo che praticamente si estende fin quasi alla frontiera tedesca. Mediante questa concentrazione si sviluppa una configurazione naturale per la ferrovia, sia nel traffico intermodale (con Terminale centrale/impianto Intermodale) oppure in modo convenzionale con raccordo per grossi caricatori, con una specificità che soprattutto il Porto di Rotterdam utilizza un sistema di supporto informatico/telematico valido per tutti gli operatori.

Con la logistica si intende una "nuova" industria. Si dovrà giungere ad una concentrazione, in quanto il frazionamento in tante piccole regioni logistiche in Europa non è ecologicamente possibile e vanificherebbe molti collegamenti soprattutto ferroviari non potendo raggiungere livello di ottimo. La politica del territorio è data da fatti geografici. Il problema delle future regioni logistiche sta soprattutto nei loro elementi creativi e nella loro capacità di coordinarsi fra di loro. In altre parole sembra sia utile ottenere una collaborazione fra i molti partners per sviluppare una strategia del territorio a lungo termine.

Una politica di pianificazione del territorio dovrà condurre ad una graduazione del territorio e ad una chiarificazione del ruolo e degli scopi dei diversi partecipanti privati ed ufficiali, che sono attivi sia su base nazionale, che regionale ed europea.

D'altra parte queste regioni dovranno proteggersi, a medio e a lungo termine, da una proliferazione di centri logistici, come nell'area milanese (vedi Milano-Mortara, Trezzo, Busto Arsizio, Segrate, Brescia e altri).

*Le piattaforme logistiche si sviluppano nelle vicinanze delle grandi città*



*In Europa sono presenti due realtà logistiche completamente diverse tra Nord e Sud*

Dovranno inoltre cercare di ammettere pochi centri logistici e impianti intermodali nelle singole zone, e di unirle fra di loro con l'aiuto di coordinamenti ferroviari nazionali ed internazionali.

Mediante il collegamento per ferrovia dei terminali intermodali (centri logistici), la regione verrà inserita nella rete nazionale ed internazionale. Un terminale è quindi un elemento importante nella struttura del territorio.

È evidente l'urgenza di una rete Europea di terminali integrati e collegati ai centri di produzione.

Per le regioni questo significa una nuova visione differenziata, che si deve allargare soprattutto verso l'Europa orientale. Se si confronta la configurazione delle principali regioni logistiche europee con i flussi di traffico, la più alta percentuale risulta nel traffico nord-sud, la più debole nel traffico est-ovest. Tutte le pianificazioni e tutte le premesse terminano praticamente alle frontiere dell'allora "cortina di ferro", dunque alle frontiere dei paesi ex Comecon. Si ha l'impressione che i paesi dell'Europa occidentale e della CE non abbiano sviluppato alcun concetto per far fronte a questa sfida. Dal punto di vista della pianificazione ci si chiede cosa vorranno intraprendere le regioni che presentano progetti logistici.

### **Effetti dei vettori interni europei**

Non bisogna dimenticare che la capacità di concorrenza dei vettori interni europei condiziona la crescita economica.

### **Conclusioni**

Si può affermare che si è potuto ottenere un quadro chiaro relativo agli sviluppi principali ed alle conseguenze che avranno le regioni nelle quali si formeranno i centri logistici.

La regione Rotterdam/Amsterdam diventerà chiaramente il principale beneficiario dello sviluppo della logistica da e verso l'Europa. Le regioni interne sono predestinate a RDC regionali per produttori europei, mentre le regioni portuali di Brema/Amburgo e Barcellona avranno uno sviluppo per RDC regionali da e per l'oltremare. Le regioni di Parigi, Milano/Verona e Colonia/Duesseldorf/Dortmund invece diventeranno centri di distribuzione nell'ambito regionale/nazionale.

Porti Italiani: Trieste e Savona.

In Italia si potrebbe, con misure adeguate e poco costose (eliminazione di ostacoli burocratici particolare l'adeguamento delle leggi doganali alla già esistenti disposizioni CE per es. mag. di tipo a fino E), portare la zona di Savona a livelli di RDC regionale per la zona Italia, Svizzera e Austria. In questo contesto la zona di Milano/Savona può essere considerata unica. (+ Trieste per l'Europa dell'est).

Occorre riconoscere che le relazioni di traffico fra le future regioni logistiche esistono già oggi in parte.

I collegamenti autostradali esistenti, come pure i collegamenti ferroviari, permettono di collegare tutti i centri logistici, intermodali e GVZ (Güterverkehrszentren) previsti in Germania pero non in Italia.

Le relazioni ferroviarie (treni blocco, intermodali) sono presenti nel modo seguente:

Bremen/Amburgo <---> Neuss (Regione Colonia/Düsseldorf/Dortmund) <---> Regione Basilea <---> Busto Arsizio (Regione Milano)

Rotterdam <---> come sopra.

Qui esiste un vasto campo per un intervento privato nella creazione di centri intermodali e logistici (con Busto Arsizio allargato) per collegare quest'ultima ai centri del nord (Rotterdam, Anversa). Questi centri al Sud (Milano/Verona) serviranno come centri di distribuzione per la regione.

I collegamenti aerei non sono rilevanti per il traffico europeo interno. È noto che i vettori aerei, all'interno dell'Europa, utilizzano la strada (24 ore in traffico notturno, anche se il documento di trasporto è dato da una AWB).

Le domande sono state poste, ma le soluzioni elaborate devono ancora essere verificate. Ci si attende ora una forte volontà politica o almeno la via capace di ridurre gli ostacoli burocratici.

### **Le influenze sul territorio e governance a confronto**

In Italia esiste praticamente nessuna pianificazione.



La regione di Milano ha pianificato molto, ma non ha ancora eseguito nulla. L'unico progetto significativo è costituito dall'impianto di Busto Arsizio e questo grazie all'iniziativa delle FFS e ad importanti investimenti. La pianificazione risp. la strategia e soprattutto l'esecuzione vengono affidate all'iniziativa privata, per cui ancora oggi non è possibile prevedere quando saranno realizzati i progetti in corso (Chiarella, Segrate o Bergamo). La decisione per il luogo di insediamento di grandi ditte di logistica è stata quindi rimandata e risolta mediante decisioni intermedie. Ciò ha comportato l'insediamento di centri logistici attorno a Milano, nelle vicinanze degli svincoli autostradali.

Oggi esistono impianti importanti a Trezzo, Zingonia, Zibido, Chiarella, Origgio, Lainate e a Pieve Emanuele (ovviamente dovuti all'iniziativa privata). In questo contesto è significativo il fatto che tutti questi centri logistici si basino sul puro trasporto stradale e che nessuno disponga di raccordo ferroviario. Studi approfonditi da parte di grossi distributori quali la 3M, Ikea ecc. hanno condotto alla conclusione di installare centri di distribuzione nella regione di Milano per poter servire da qui l'Italia, la Svizzera, la Francia del Sud, la Spagna, il Portogallo, la Grecia ed anche l'Ungheria, l'ex Jugoslavia, la Romania, la Bulgaria (vedi IKEA a Piacenza). Sembra che parecchie ditte abbiano optato per questa strategia e abbiano pianificato la realizzazione di questi centri nel sud Europa.

Per quanto concerne Rotterdam/Amsterdam, si può constatare che questa regione (come pure il governo olandese) si occupa intensamente da anni, meglio da decenni, dello sviluppo dell'industria del trasporto. Mediante osservazioni continue ed intensivi, studi e "Monitoring" la regione è riuscita a guidare lo sviluppo di terminali, centri logistici, impianti intermodali KLV, ecc. Le autorità, unitamente ai privati, hanno riconosciuto per primi le possibilità di apertura del mercato interno ed hanno quindi reagito bene alla rivoluzione logistica, creando un'area ideale per insediare impianti evoluti per il magazzino, il controllo, l'imballaggio e la distribuzione di merci. Oltre ai fornitori di servizi, anche le grosse industrie d'oltre oceano (soprattutto dall'Estremo Oriente e dagli USA) si sono decise ad installare degli EDC in questa regione, creando decine di migliaia di posti di lavoro.

**ANDRES BÜHLER**

*andres.buehler@bluewin.ch*

*Andres Bühler, è membro della Fiege Logistiques SA svizzera e Presidente della Bühler Consulting.*



IL CASO CAMPANIA

# Come cambia la logistica l'e-Commerce

a cura di **Rocco Giordano**

**N**ello scenario dell'evoluzione globale dei sistemi economici, trainata dai principi della net economy, il vettore dello sviluppo sta spostandosi dalla produzione dei beni verso la disponibilità spaziale e temporale degli stessi.

**Una analisi esplicativa di questa nota è riportata nel Quaderno n. 26 del Freight Leader Council.**

Un elemento fondamentale per la competitività dell'e-Commerce è il fattore tempo.

Emergono con forza le cosiddette economie della velocità, dell'apprendimento e della varietà che hanno modificato non solo la durata e la forma del ciclo di vita dei prodotti, ma ha imposto nuovi paradigmi di produzione ma anche nuove modalità di accesso al mercato, spingendo verso un modello di impresa più orientato al cliente finale, da parte del quale si verificano richieste di servizi sempre più esigenti.

Per la logistica urbana è importante l'efficienza dell'ultimo miglio che assume un ruolo rilevante soprattutto nelle grandi aree urbane.

La mobilità delle merci in ambito urbano, non va considerata solo una problematica di traffico o ambientale, ma un problema concreto di gestione di un sistema socioeconomico complesso, in quanto influenza le funzioni d'uso dell'intero "sistema" città.

Occorre trovare soluzioni di equilibrio tra:

- un efficiente ed efficace sistema logistico urbano;
- un livello sostenibile delle esternalità prodotte dal traffico con particolare riguardo alla:
  - congestione del traffico,
  - emissione di inquinanti
  - scarsa sicurezza.

L'efficienza di un sistema logistico è espressa dalla capacità degli operatori di garantire la consegna delle merci nella quantità, nel luogo, nei tempi e secondo le modalità richieste dagli utenti finali.

Occorre quindi individuare quegli interventi che consentono di efficientare la intera catena logistica sotto il vincolo di ridurre gli effetti esterni "negativi".

Per rimuovere le criticità attuali che producono diseconomie per circa 10 miliardi di euro delle sole aree urbane, occorre:

- organizzazione dei flussi di merci;
- razionalizzazione del traffico;
- ripartizione modale dei servizi per titolo di trasporto;
- mezzi di trasporto efficienti;
- organizzazione degli operatori del trasporto;
- ottimizzazione dei flussi di informazione.

Al fine di mettere in atto ciascuna delle linee di intervento, le pubbliche amministrazioni hanno a disposizione diverse tipologie di leve.

Le leve su cui la pubblica amministrazione può agire per incidere sui diversi aspetti della distribuzione urbana delle merci per renderla più efficace ed efficiente possono essere raggruppate in quattro tipologie:

- a) misure di regolamentazione;
- b) misure di tipo economico;
- c) investimenti;
- d) misure di tipo organizzativo e gestionale.

A fronte di questa complessità le politiche che gli enti locali pongono in campo prevalentemente sono fatte di divieti per la 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.

Obiettivo del progetto possibile non è solo quello di incrementare gradualmente il passaggio dal c/proprio al c/terzi, ottimizzando il sistema della distribuzione urbana delle

*Il vettore dello sviluppo sta spostandosi dalla produzione dei beni verso la loro disponibilità come richiesti dal consumatore*



*I maggiori costi della logistica è un tema di cui pochi se ne occupano anche se sono 37 miliardi di euro!*

merci, ma anche quello di operare su alcune filiere sensibili in modo differenziato, in particolare:

- filiera alimentare, differenziandola dalla filiera dell'agro;
- filiera del tessile/abbigliamento;
- filiera degli elettrodomestici/hi-fi;
- filiera dei pubblici esercizi.

### UN CASO DI STUDIO: LA CAMPANIA

In Campania, gli esercizi commerciali, sono stati sottoposti ad una indagine investigativa commissionata dall'ITS Fondazione mobilità sostenibile di Marcianise (CE) a Giordano Editore, per valutare i campi di intervento per giovani diplomati da avviare professionalmente nel settore dei trasporti e logistica.

Gli esercizi commerciali investigati sono stati richiesti se operano attraverso l'e-Commerce e solo 302 aziende che rappresentano il 24,75% del campione dato da 1.220 aziende, hanno evidenziato una necessità logistica per la consegna di prodotti venduti attraverso l'e-Commerce che allo stato attuale resta affidata soprattutto ai grandi player del mondo corrieri e spedizionieri.

Gli operatori commerciali investigati sono rappresentati soprattutto da quelli della moda e abbigliamento e prodotti per la casa (esclusi elettrodomestici appartenenti alla filiera del bianco) e dei mobili per arredo.

Le 1.220 interviste operate sono risultate così distribuite:

- 60% Napoli e Provincia
- 15% Salerno
- 10 % Caserta
- 7% Benevento
- 8% Avellino.

Il risultato è stato che l'incremento per tutti i settori, escluso tempo libero e turismo, è stato dal 2010 al 2016 mediamente del 9% all'anno in termini di fatturato. Gli utenti (consumatori) si sono avvalsi fondamentalmente anche di piattaforme E-bay, Amazon, molti sono i negozi shop on line; nel settore giovanile il sito più "cliccato" è Yoox.

Nel settore invece enogastronomico sono risultate disponibili, attraverso e-Commerce, soprattutto le eccellenze campane.

Gli intervistati utilizzano tutti corrieri spedizionieri specializzati i quali forniscono i negozi anche di tutto quanto necessario per il confezionamento soprattutto per i prodotti agevolmente "imbustabili", mentre per i prodotti enogastronomici le confezioni sono soprattutto "scatolami".

Alla domanda precisa se c'è stato un cambiamento nella modalità di spedizione e/o consegna delle merci nel 60% dei casi gli intervistati hanno risposto di non avere mezzi propri, ma di rivolgersi prevalentemente a corrieri/spedizionieri e/o altri autotrasportatori in relazione al prezzo del servizio ed ai tempi di presa e consegna delle merci.

Il 40% degli intervistati ha risposto inoltre che negli anni passati aveva disponibili mezzi propri leggeri, ma che con l'e-Commerce hanno abbandonato la consegna diretta a domicilio.

Infatti prevalentemente vengono inclusi nel prezzo di vendita anche i costi di spedizione e la formula utilizzata è franco destino con consegna diretta con costi aggiuntivi per il cliente inferiori ai prezzi dei servizi cui normalmente opera l'autotrasporto professionale.

Alla luce dei dati disponibili attraverso elaborazioni di studi a scala nazionale (Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, Anno 2010), il settore era rappresentato così come riportato in tabella 1.

Nell'anno 2016 il settore ha mostrato un orientamento positivo sempre più nella logistica e meno nel settore dei trasporti presentando un quadro come da tabella 1.

Quello che si evidenzia è che diminuisce dal 2010 al 2016 il conto proprio per il settore trasporti e logistica con un processo di terziarizzazione sempre più spinto.

In questo quadro contestuale diminuiscono anche i maggiori costi che sono stati stimati in 37 miliardi di euro al 2016 a fronte dei 40 miliardi del 2010 (valore ormai condiviso) e la Regione Campania passa da 2 miliardi di maggiori costi nel 2010 a 1,85 miliardi nel 2016 (Tabella 2).



	Miliardi di euro 2010			Miliardi di euro 2016		
	Totale (a)	C/Proprio(b)	C/Terzi (c)	Totale (a)	C/Proprio(b)	C/Terzi (c)
<b>Totale Trasporto</b>	<b>98</b>	<b>47</b>	<b>51</b>	<b>90</b>	<b>35</b>	<b>55</b>
<b>Logistica senza trasporto</b>	<b>90</b>	<b>74</b>	<b>16</b>	<b>94</b>	<b>70</b>	<b>24</b>
<b>Logistica Totale</b>	<b>188</b>	<b>121</b>	<b>67</b>	<b>184</b>	<b>105</b>	<b>79</b>

Tabella 1. Il fatturato del settore trasporti e logistica. Anno 2010-2016

Veneto	4,0	
Lombardia	7,0	
Piemonte	3,8	
Val D'Aosta	0,2	
Trentino	1,0	
Friuli	1,0	
Liguria	1,6	
Emilia Romagna	5,0	
Toscana	2,0	
Marche	1,2	
Abruzzo	1,0	
Umbria	0,8	
Lazio	3,0	
<b>Campania</b>	<b>2,0</b>	<b>1,85</b>
Basilicata	0,4	
Molise	0,3	
Puglia	2,0	
Calabria	0,7	
Sicilia	2,0	
Sardegna	1,0	
<b>Maggiori costi</b>	<b>40,0</b>	<b>37</b>

Tabella 2. I maggiori costi del settore trasporti e logistica. Anno 2010 (mld/euro)

È stata valutata anche la dimensione del parco circolante utilizzato prevalentemente nel settore del commercio e analizzato il trend di immatricolazioni registrate dal 2010 al 2016 per la categoria N1 (Tabella 3).

Come è noto i veicoli immatricolati dall'ACI della tipologia N1 si distinguono a loro volta in tre classi fino a 1 tonn., da 1,1 a 1,5 tonn., da 1,6 a 3,5 tonn.

Abbiamo ritenuto di "scartare" la classe fino a 1 tonn. in quanto in questa categoria molte sono auto aziendali immatricolate come autocarri con il titolo di conto proprio.

Tenendo conto di questa classificazione gli autocarri merci N1 dal 2010 al 2016 sono passati da 1.274.952 a 1.102.744; in Campania da 103.351 a 87.848 con una diminuzione del 15% e con una ripartizione al 2010 conto proprio 90.250 e conto terzi 13.101, con una percentuale 87% e 13%.

Al 2016 il conto proprio è risultato 76.000 veicoli, il conto terzi 11.848, con percentuale rispettivamente dell'86,5% e 13,5%.

Sostanzialmente si è registrato un calo del 15% anche se le quote per titolo di trasporto conto proprio-conto terzi sono risultate quasi invariate, se non con una leggera variazione del conto proprio che è passato dall'87% all'86,5%.

*Il conto proprio resiste in Campania a differenza delle altre regioni che denotano una progressiva diminuzione*



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>PIEMONTE Totale</b>	110.143	110.911	110.478	97.367	96.902	96.974	96.974
<b>VALLE D'AOSTA Totale</b>	7.434	7.384	7.143	6.011	6.913	7.211	7.211
<b>LOMBARDIA Totale</b>	204.513	204.976	202.987	171.530	171.297	171.922	171.922
<b>LIGURIA Totale</b>	25.702	25.911	25.807	21.798	21.805	21.928	21.928
<b>FRIULI VENEZIA GIULIA Totale</b>	24.552	24.792	24.614	20.655	20.757	20.922	20.922
<b>TRENTINO ALTO ADIGE Totale</b>	21.045	21.582	24.588	22.598	24.764	28.359	28.359
<b>VENETO Totale</b>	116.713	117.499	116.556	97.555	97.824	98.559	98.559
<b>EMILIA ROMAGNA Totale</b>	112.752	113.466	113.201	92.486	92.772	93.413	93.413
<b>TOSCANA Totale</b>	83.841	83.990	81.611	67.351	67.265	67.730	67.730
<b>UMBRIA Totale</b>	18.310	18.563	18.510	15.267	15.152	15.154	15.154
<b>MARCHE Totale</b>	35.687	35.889	35.536	29.485	29.281	29.181	29.181
<b>LAZIO Totale</b>	108.045	110.053	107.526	94.843	93.199	91.394	91.394
<b>ABRUZZO Totale</b>	31.176	31.746	31.689	27.955	27.814	27.725	27.725
<b>MOLISE Totale</b>	7.858	7.994	8.059	7.375	7.431	7.572	7.572
<b>CAMPANIA Totale</b>	103.351	103.827	102.466	88.420	87.508	87.848	87.848
<b>CALABRIA Totale</b>	42.363	43.017	43.174	38.435	38.352	38.371	38.371
<b>PUGLIA Totale</b>	71.262	71.705	71.154	62.408	62.004	62.023	62.023
<b>BASILICATA Totale</b>	12.724	12.967	12.995	11.497	11.588	11.690	11.690
<b>SICILIA Totale</b>	101.535	102.910	103.338	92.190	92.319	92.767	92.767
<b>SARDEGNA Totale</b>	34.349	35.009	35.341	30.721	30.894	31.282	31.282

**Tabella 3. Autocarri merci N1 (portata fino a 3,5 tonn.)**

Indubbiamente stanno concorrendo una serie di cambiamenti che hanno modificato i processi di vendita e anche di trasferimento delle merci, dovuto ad una reingegnerizzazione dei processi stessi che prima andavano dal produttore al consumatore; oggi invece sono identificati dal consumatore al produttore con sostanziali modifiche operative soprattutto nell'ultimo miglio che vede una concorrenza sempre più serrata tra i grandi player del settore corrieri e spedizionieri.

**ROCCO GIORDANO**

*rocgior@libero.it*



I QUADERNI DI FLC

## e-Commerce e nuove tecnologie

a cura di Freight Leader Council

**I**l **Quaderno 26 sulla logistica ai tempi dell'e-Commerce** pubblicato dal Freight Leaders Council e presentato durante il convegno **"Il trasporto degli alimenti tra logistica e e-Commerce"** organizzato unitamente all'OITA (Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti) **a Roma il 14 novembre u.s.** ancora una volta, attraverso il contributo dei diversi autori chiama all'appello chi deve curare la logistica pubblica per mettere a punto un piano nazionale dei lockers e dei punti di ritiro dei pacchi, regole standard per l'accesso ai centri urbani, più piazzole di sosta prenotabili dai corrieri.

Puntare allo stesso tempo ad incentivare la diffusione di veicoli a basso impatto ambientale e l'uso delle tecnologie, ma soprattutto chiarire che la logistica ha un costo che se non riconosciuto crea distorsioni a livello sociale, ambientale ed economico e che può diventare sempre più contenuto se le politiche di riferimento aiutano gli attori della filiera ad essere più performanti.

### LA RIVOLUZIONE IN CORSO

"Siamo di fronte alla cosiddetta logistica del capriccio - spiega **Antonio Malvestio, Presidente del Freight Leaders Council** - che deve trovare il modo di ottimizzare la distribuzione fisica dei pacchi riducendo i costi. La competizione economica, scatenata a livello globale, ha avuto un impatto favorevole sui prezzi on-line spesso anche a causa dell'abbuono dei costi di consegna, gestiti nei modi più creativi, ma che nella catena del valore creata dalle nuove tecnologie riesce ad "assorbire" i costi dell'ultimo miglio. Le conseguenze dirette di questo sistema si stanno riversando su tutta la supply chain, trasformandone ogni fase, incidendo sull'organizzazione dei magazzini, del trasporto e dei corrieri. "Occorre uno sforzo culturale, tecnologico e di regolazione - continua Malvestio - che aiuti a trovare nuovi modelli di business, più sostenibili per l'ambiente, per le imprese e per i lavoratori. Le 10 proposte contenute nel quaderno, redatto con il supporto di moltissimi esperti del settore che ringrazio, tentano di dare una risposta correttiva, applicabile nel breve e medio periodo. L'evoluzione del fenomeno nel lungo periodo dipenderà in buona parte dal successo di queste misure".

### OGNI PORTONE IN ITALIA È UN PUNTO DI CONSEGNA

L'Italia è fanalino di coda in Europa nella diffusione dei lockers e punti di ritiro, ovvero gli armadi elettronici o esercizi commerciali che prendono in consegna i pacchi. A fronte di 120 milioni di pacchi e-Commerce (pari a circa 2 per abitante), il nostro Paese dispone di 11.271 punti Click & Collect, di cui 10.706 Collect point e 565 Locker. A questi si aggiungono 12.800 uffici postali, un terzo rispetto alla Germania e al Regno Unito e meno della metà rispetto alla Francia. La spedizione a casa resta in Italia la modalità più utilizzata (circa l'84% delle spedizioni), seguita dal recapito nel luogo di lavoro o a un altro indirizzo (anche nel caso di acquisti per conto di terzi o regali).

Secondo una recentissima indagine di Poste Italiane tra i luoghi proposti per poter accedere ai servizi di spedizione quello che suscita maggior interesse sono i lockers, box/chioschi automatici (in generale, citati dal 44% degli intervistati) e i punti di ritiro (31%), che rappresentano le opzioni preferite espresse in modo omogeneo tra il target di speditori e ricettori. Un'organizzazione che aiuterebbe ad ottimizzare i flussi logistici, impattando positivamente sui costi dei corrieri e sull'impatto ambientale nelle città. Accanto a questa rivoluzione del mondo dei trasporti e della logistica che segue quella ancora più rilevante della reingegnerizzazione dei processi, quello del settore produttivo che vede ormai produrre quello che vuole e chiede il cliente in maniera sempre più personalizzata, è necessario aprire l'ombrello della legalità e della trasparenza nel mondo del lavoro di quanti sono impegnati a sostenere la catena logistica.

Un mondo che sta facendo la sua parte con l'innovazione e la formazione è quello dei costruttori dice Franco Fenoglio, Presidente di Italscania e Presidente della Sezione Veicoli Industriali dell'UNRAE.



## Quando la geografia è solo un'opinione

**D**a anni ci stiamo battendo per un Mezzogiorno meno isolato e per una Sicilia continentale avendo sempre lo sguardo rivolto al Mediterraneo. Non possiamo ripetere oltre l'ossessivo questo tema per non tediare i nostri lettori, ma siamo sempre più convinti che sono molti che fanno proclami e pochi, pochissimi quelli che con lungimiranza si fanno carico anche di temi sociali che sono legati soprattutto alle scelte di oggi che condizionano il domani di molti giovani e famiglie. Abbiamo riportato in questa rubrica due contributi di esperti e ricercatori italiani, Fernando Rizzo e Giovanni Mollica, che da osservatori diversi delineano scenari certamente non favorevoli al Mezzogiorno.

### VIENE DA CHIEDERSI CHI SIANO E A COSA MIRINO GLI ESPERTI CHE DETTANO LA STRATEGIA DEL PAESE

La strada statale che da Messina porta a Milazzo si snoda attraverso una serie ininterrotta di paesi. In uno di questi, Spadafora, un lungimirante sindaco di tanto tempo fa fece costruire un marciapiede largo. Non come i trottoirs dei grandi Boulevard parigini, ma certamente molto più largo di quelli (decisamente angusti) dei borghi vicini. Così, i cittadini di quella parte della fascia tirrenica messinese lo scelsero per passeggiare e dedicarsi allo shopping, contribuendo al relativo benessere dei negozi che vi si affacciavano. Questa premessa tenta di mostrare come gli amministratori della cosa pubblica - sindaci, governatori o ministri - siano responsabili delle loro decisioni anche nei confronti delle generazioni successive. Così accade che, al recente Forum di Pechino, un Governo italiano si assume l'onere di escludere ancora una volta gli scali del Sud dai circuiti commerciali intercontinentali, precludendo ad Augusta, Gioia Tauro, Taranto ogni possibilità di crescita. Quella compiuta da Gentiloni inoltre è una scelta che serve a ben poco all'intera portualità italiana in quanto prosegue con protervia nella fallimentare politica - tracciata dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica firmato Delrio -, che punta solo sugli scali dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico, il cui sviluppo è limitato da un ostacolo pressoché insormontabile: la Geografia. Al punto di far dubitare della competenza dei suoi consiglieri o dei loro veri obiettivi. Intendiamoci, non è solo colpa loro: Gentiloni e Delrio condividono con i Governi precedenti gravissimi errori di pianificazione strategica quali l'interruzione del Corridoio Berlino-Palermo all'altezza di Salerno e l'annullamento del Ponte sullo Stretto. Lo stesso sciagurato Piano della Portualità è stato approvato durante il Governo Renzi, che non poteva non sapere che, così facendo, avrebbe relegato al ruolo marginale di transshipment i porti del Sud e impedito i contatti col territorio circostante, che ne avrebbe tanto bisogno. Per non parlare dei tanto sbandierati e costosissimi progetti per la Sicilia: un insieme di opere costosissime (8,5 miliardi) che Rfi prevede di completare oltre il 2027 - quando la Sicilia avrà visto emigrare qualche altro centinaio di migliaia di abitanti - coerenti con l'unico vero Grande Progetto puntigliosamente sviluppato negli anni dai Governi italiani: la demolizione del Sud. È avvilente constatare che, per i siciliani, sarebbe meglio avere come Premier il sindaco che realizzò il marciapiede largo di Spadafora piuttosto che Paolo Gentiloni Silveri, conte di Filottrano, Cingoli e Macerata.

FERNANDO RIZZO



**NEL VANO TENTATIVO DI SALVARE L'OGGI DEL NORD SI SACRIFICA IL DOMANI DEL SUD**

Muraglia cinese a parte, l'infrastruttura più importante della Cina è la ferrovia che va da Chongqing, nella Cina centro-meridionale, a Duisburg, la città tedesca che ospita i più grandi centri di distribuzione delle merci d'Europa. Una linea ferroviaria inaugurata nel 2011, lunga 11.179 km, che attraversa 6 Paesi e ha trasportato in pochi anni merci per 2,5 miliardi di dollari. Prodotti costosi - come i 4 milioni di notebook della Hewlett Packard fabbricati a Chongqing - hanno viaggiato in treno piuttosto che per nave (meno costosa ma più inquinante) per essere distribuiti e venduti in tutta Europa, Sicilia compresa. Nell'epoca della globalizzazione, per le merci ad alto valore aggiunto, il tempo del trasporto incide quanto e più della distanza, così accade che il treno che ha portato in Germania le migliaia di computer made in China torni carico delle Mercedes assemblate a Stoccarda e vendute ai ricchi industriali di Pechino che pagano volentieri qualche decina di dollari in più per avere le auto dei loro sogni in 25 giorni invece che nel paio di mesi richiesto dal trasporto via mare. La mappa del mondo che verrà (<http://mir-initiative.com/silk-metro/>) è impressionante: sembra più quella di una metropolitana che una rete di connessioni nella quale i nodi distano migliaia di km. Quella rete mostra dove passerà la ricchezza di un domani non molto lontano ed è facile comprendere che non passerà certo dalle nostre parti. E nemmeno dall'Italia. Eppure, tutti sapevano quale fosse la direzione nella quale andava l'economia del mondo e il Forum di Pechino del 14 e 15 Maggio non ha fatto che consacrarla. Tutti tranne i consiglieri del nostro amato Presidente del Consiglio. Così, adesso, accade che il Bel Paese inizia a raccogliere i frutti degli errori commessi nel passato, riuscendo nel difficilissimo intento di porsi al di fuori dai circuiti virtuosi euromediterranei a dispetto della sua straordinaria posizione geografica. Speriamo di sbagliare, ma è molto probabile che, entro pochissimi anni, i fatti dimostreranno che Genova e Trieste - su cui puntano da decenni i Governi italiani - non rappresentano una credibile alternativa a Rotterdam e Anversa. Perché Marsiglia non cederà mai il primato allo scalo ligure; perché il Gottardo avvicina la Pianura padana al Mare del Nord molto più di quanto il Terzo Valico avvicini la Lanterna Svizzera e Baviera. Perché i porti sloveni e croati competono validamente con Trieste e Venezia. Mentre esiste un Meridione che sta morendo anche perché i suoi porti - strategicamente più competitivi di quelli settentrionali - sono sconnessi alla rete AV/AC ferroviaria a dispetto del fatto che i grandi assi trasportistici, sotto opportune condizioni, irradiano ricchezza nei territori attraversati. L'obiettivo dichiarato dei porti liguri è strappare 600 mila container ai grandi scali del Mare del Nord, da Augusta, Gioia Tauro e Trapani ne avremmo potuto captare molti milioni. Trent'anni fa l'obiettivo di Governi italiani onesti e lungimiranti sarebbe dovuto essere trasformare i porti del Sud nei gateway (porta d'accesso) d'Europa. Avremmo così dato una poderosa spinta allo sviluppo e dato, finalmente, un ruolo ben preciso al nostro Paese. Hanno preferito sacrificare il domani del Meridione e del Paese per tentare di salvare l'oggi del Nord. Vergogna.

**GIOVANNI MOLLI**

L'AEROPORTO INTERNAZIONALE DI CAPODICHINO SCELTO DA DHL

## Un nuovo polo logistico

REDAZIONALE

**N**apoli, 18 Ottobre 2017 - Il leader mondiale nel trasporto espresso internazionale DHL Express Italy e GESAC SpA - Società di gestione dell'Aeroporto di Napoli, hanno sottoscritto oggi un accordo per la realizzazione di un centro logistico di **ca 5.000 metri quadrati, investimento di 10 milioni di euro che consentirà di gestire la crescita di volumi attesa nei prossimi dieci anni.**

La struttura, inaugurata nel 2013, oggi composta da un magazzino di 1.088 mq e da un'area piazzale di 295 mq, risulta insufficiente per gestire i volumi attesi in forte crescita; per questo l'investimento prevede l'ampliamento del Gateway che, attraverso dotazioni avanzate e sistemi di sicurezza all'avanguardia.

Il progetto prevede **un'area magazzino di ca 3.000 mq**, con uffici di **e un piazzale di ca 2.200 mq.**

Il complesso e la tecnologia dei sistemi consentiranno a DHL di aumentare la velocità di preparazione e condizionamento delle spedizioni, con una grande riduzione nei tempi di smistamento, sia nelle operations del mattino sia in quelle della sera.

L'ottimizzazione del processo legato alle attività cargo cargo consentirà infatti di **aumentare la movimentazione gestita**, passando da 7.500 pezzi a **9.000 pezzi al giorno**. Il livello del servizio verrà ulteriormente migliorato grazie alla capacità di coprire Napoli con il **servizio di consegna ad orario pre 12.00** ed effettuando i ritiri sempre più in tarda giornata. Inoltre, in linea con la sua strategia green, DHL sarà in grado di servire direttamente dal nuovo Gateway la città di Napoli con 20 mezzi elettrici.

Il Gateway all'interno dell'aeroporto di Napoli riveste un'importanza strategica in quanto, servendo le regioni **Campania, Basilicata e Puglia**, assume un ruolo centrale per il consolidamento e smistamento delle spedizioni nazionali e internazionali.

*"Abbiamo fortemente voluto il nostro nuovo Gateway a Napoli"* dichiara **Alberto Nobis, Amministratore Delegato di DHL Express Italy** *"per supportare meglio le imprese della Campania nel processo di internazionalizzazione. Rispondiamo così alla crescente richiesta del mercato di poter disporre di una rete infrastrutturale integrata, aumentando la competitività dei nostri Clienti nello scenario internazionale. La Campania, la Basilicata e la Puglia - continua Nobis - rappresentano infatti per DHL un mercato con un'elevata potenzialità di sviluppo: attraverso questo investimento saremo in grado di continuare a migliorare i già ottimi livelli di servizio offrendo un vantaggio competitivo ai nostri clienti"*.

**Armando Brunini Amministratore Delegato di GESAC SpA - Società di gestione dell'Aeroporto di Napoli** dichiara *"Siamo felici di essere al fianco di DHL nel loro processo di sviluppo sul nostro territorio. Nel quadro di una profonda riqualifica dell'area cargo, realizzeremo in tempi brevi, una struttura a loro dedicata che li metta in condizione di ampliare ulteriormente il loro business e di operare secondo standard di eccellenza"*.

Il progetto del nuovo Gateway del Sud Italia partenopeo, la cui apertura è stimata per la fine del 2019, si aggiunge ai rilevanti risultati che l'aeroporto ha raggiunto, sia per numero di relazioni internazionali di rotte internazionali sul medio raggio, sia per numero di viaggiatori transitanti nell'Aeroporto di Capodichino.

Questo ha consentito il riconoscimento del più performante aeroporto europeo di medie dimensioni.

LA REDAZIONE

segreteria.giordanoeditore@gmail.com



PRIMA EDIZIONE

# Master di I livello Economia del mare, logistica e turismo

Sull'Albo Ufficiale dell'Università di Salerno in data 10 ottobre è stato pubblicato il bando di ammissione al Master (A.A. 2017/18). Il termine per la presentazione delle domande di ammissione scadrà il 16 gennaio 2018.

 <p><b>Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale</b> Porto di Napoli Porto di Salerno Porto di Castellammare di Stabia</p>		 <p><b>UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SALERNO</b></p>	 <p><b>DISES</b> Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche</p>
<p>PRIMA EDIZIONE ANNO ACCADEMICO 2017-2018</p> <p><b>MASTER UNIVERSITARIO DI I° LIVELLO</b></p> <p><b>Economia del Mare - Logistica e Turismo</b></p>			
<p><b>Sostenitori</b></p> <p>Diversi enti ed operatori del settore stanno collaborando alla realizzazione del Master Emalt. Grazie al legame diretto con le imprese e le istituzioni del settore si sta realizzando un importante network; questa rete di relazioni e collaborazioni permetterà agli studenti EMALT di partecipare a un confronto stimolante con gli operatori del settore e rappresenta un'importante occasione di conoscenza diretta del mercato del lavoro e di opportunità di carriera. Il network delle imprese partner è parte integrante del processo di formazione e rappresenta una concreta opportunità di inserimento nel mondo del lavoro.</p>	<p><b>Finalità ed obiettivi</b></p> <p>Il Master propone una visione integrata del ciclo trasportistico e turistico, nell'ottica della costruzione di un profilo di conoscenze adeguato a gestire la crescente complessità e le profonde trasformazioni nell'assetto strategico e nelle modalità di gestione operativa della mobilità.</p>	<p><b>PIANO DIDATTICO</b></p> <p>Durata 1500 ore (60 CFU):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>310 ore di lezioni frontali e/o esercitazioni;</li> <li>300 ore di casi studio, apprendimento individuale e guidato</li> <li>600 ore di stage e tirocini con Enti/Imprese patrocinanti</li> <li>290 ore di verifiche intermedie, project work e laboratorio.</li> </ul>	
	<p><b>Destinatari del Master</b></p> <p>Il Corso di Master EMALT è rivolto ai laureati in tutte le discipline. La Faculty del Master EMALT è costituita da professori dell'Università degli Studi di Salerno ed esperti esterni provenienti dalle imprese, da società di ricerca e consulenza.</p> <p><b>Le conoscenze sviluppate rientrano nei seguenti ambiti:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Economia, imprese e mercati</li> <li>Economia e politica dei sistemi di trasporto e logistica economica</li> <li>Analisi statistica dei flussi di traffico</li> <li>Agroalimentare e turismo per la valorizzazione del territorio</li> <li>Contratti del trasporto e della navigazione; contratti turistici e tutela del consumatore</li> <li>Economia e management delle imprese turistiche e della mobilità</li> <li>Sviluppo territoriale campano</li> <li>Demografia, turismo e trasporti</li> <li>Regolazione del Mercato dei Servizi Logistici</li> </ul>	<p><b>DURATA E PERIODO DI SVOLGIMENTO</b></p> <p>Il Master avrà una durata annuale con avvio previsto a Febbraio 2018 e chiusura entro Dicembre 2018.</p>	
	<p><b>Sbocchi professionali</b></p> <p>Il Master EMALT mira alla formazione di professionalità per:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le imprese di servizi di trasporto e di logistica integrata, in particolare nell'ambito dei settori della pianificazione, organizzazione e gestione di una gamma di servizi sempre più diversificati (trasporto, magazzino, gestione scorte, information technology, ecc.).</li> <li>Gli organismi pubblici con finalità istituzionali relative alla pianificazione della competitività delle aree territoriali dal punto di vista dell'organizzazione dei sistemi trasportistici e valutazione delle conseguenti azioni di politica per lo sviluppo economico.</li> </ul>	<p><b>DATE DA RICORDARE</b></p> <p>15 novembre 2017 Scadenza del Bando</p> <p>22 novembre 2017 Prova di ammissione</p>	
<p><b>Modalità di partecipazione</b></p> <p>Il numero massimo degli ammessi è fissato in <b>40 partecipanti</b>. Ai fini dell'ammissione al Master i candidati saranno selezionati sulla base del proprio curriculum e previo superamento di un colloquio attitudinale.</p> <p>Sono previste borse di studio e tirocini formativi remunerati per gli studenti più meritevoli. Ulteriori informazioni sono presenti sul Bando ufficiale scaricabile dalla sezione Master <a href="http://www.dises.unisa.it/home/bandi">www.dises.unisa.it/home/bandi</a></p>			
<p><b>Quota di partecipazione</b></p> <p>Il costo complessivo è di € 3.500 da versare secondo le seguenti modalità: PRIMA RATA € 1.516 * (immatricolazione) SECONDA RATA € 1.000 (entro il 28/02/2018) TERZA RATA € 1.000 (entro il 30/06/2018) <small>* di cui € 16 a titolo di imposta di bollo assolta in modo virtuale</small></p>	<p><b>Sede e contatti</b></p> <p>Via Giovanni Paolo II, 132 - 84084 - Fisciano (SA) Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche Tel. 089-962034 Posta elettronica: <a href="mailto:master.emalt@unisa.it">master.emalt@unisa.it</a> Web: <a href="http://corsi.unisa.it/economia-del-mare">http://corsi.unisa.it/economia-del-mare</a></p>	<p><b>Comitato Scientifico e di Indirizzo</b></p> <p>prof. Fabio Carlucci (Direttore) prof. Paolo Coccorese prof. Rocco Giordano prof. Emanuele Indraccolo dott. Alessio Quaranta prof. Pietro Spirito dott. Pasquale Sabatino (Tutor)</p>	
			

Ulteriori informazioni sono presenti sul sito: [www.dises.unisa.it/home/bandi](http://www.dises.unisa.it/home/bandi)

