

Sistemi di Logistica

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

Sistemi di Logistica

Anno XI - n. 1

Marzo 2018

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. +39 081.18531135
Fax +39 081.3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore

Giordano Editore
via Santa Brigida, 6
80132 Napoli
Tel. +39. 081.18531135
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

EDITORIALE

2 I temi complessi e la legittimità delle politiche di intervento

[Rocco Giordano]

POLITICA DEI TRASPORTI & TERRITORIO

3 Quando le città diventano quartieri

[Pasquale Persico]

7 Trasporto pubblico metropolitano e il ruolo dei quadri

[Tommaso Di Fazio, Fabio Petracci, Giancarlo Perone,
Rocco Giordano]

AUTOTRASPORTO MERCI

21 Una metodologia per il calcolo dei costi minimi

[Sam Bennet]

31 La posizione della Corte costituzionale sui costi minimi

[Arianna Giordano]

FORMAZIONE

34 La formazione professionale che richiede il mercato

[Vincenzo Torrieri]

ALCUNI TEMI PER LA NUOVA AGENDA POLITICA

I temi complessi e la legittimità dei costi minimi

di ROCCO GIORDANO

L'equo compenso che il Governo si appresta a varare per i professionisti è diverso da quello che chiedevano le aziende di autotrasporto quando in forza dell'art. 83bis fissavano i costi minimi per il servizio che veniva da loro reso per mantenere la corda tesa dell'economia del Paese?

È bastato un accenno di sciopero di quelli di Amazon a Piacenza e dei piloti di Ryanair per creare "scompiglio" nelle dinamiche della vita dei cittadini. Questo solo per comprendere meglio il ruolo e la funzione del settore.

Ma chi è che stabilisce l'equo compenso? Chi doveva essere arbitro e regolatore dei costi minimi? Non certamente le aziende, ma il Governo, attraverso i suoi diversi e specifici rami dello Stato. Se il Governo è debole, ci sono le Authority, nel caso specifico quella dei trasporti, si vede e si sente poco! Le Associazioni di categoria non hanno più la compattezza per rappresentare al Governo le loro istanze.

Occorre un cambio di passo. Ristabilire anche per il settore dell'autotrasporto l'equo compenso che non è di difficile calcolo, se si conoscono bene le dinamiche di settore.

I costi da "certificare" vanno accompagnati però da regole certe, nella logica europea, evitando che un rumeno o un bulgaro possa imperversare sul mercato nazionale con prezzi per i servizi resi che sono in alcuni casi minori del 50% rispetto a quelli di mercato, di una azienda che opera secondo la normativa italiana nel rispetto dei contratti di lavoro, delle norme sulla sicurezza.

Ci abbiamo provato nel corso degli anni ad alzare l'asticella di rappresentanza del settore nella convinzione che le aziende volessero cambiare in un passaggio epocale che richiedeva aziende, sostenute da servizi capaci di dare in tempo reale risposte al mercato. Avevamo messo in moto un meccanismo per preventivare i costi di servizi richiesti per avviare loro, soprattutto le medie aziende, verso una contabilità industriale ed unitamente a Viasat anche la consuntivazione viaggio per viaggio.

In questo numero della Rivista abbiamo voluto riproporre il tema di fondo delle metodologie, basate sulle conoscenze, per poter regolare il mercato dell'autotrasporto, alla luce anche della legittimazione data dalla sentenza della Corte costituzionale n. 47 del 7 febbraio-2 marzo 2018.

La scarsa attenzione prestata al settore negli anni ha determinato un mercato che ormai è affetto da patologie profonde: la "resistenza" del conto proprio, forte presenza sul mercato nazionale di operatori stranieri che operano al di fuori delle regole, chiusura di circa 30.000 aziende, un Albo degli autotrasportatori che guarda alla luna con il microscopio, ecc

Sul primo punto quello dell'autotrasporto avevamo anche avviato con successo il supporto alle aziende in termini di tracciamento delle merci, del veicolo, che funzionava perfettamente, ma si è deciso di intraprendere strade "diverse".

Si è preferito il day-by-day. Peccato per quanti dedicano la loro vita ad un settore che è Affrontiamo altresì un altro tema complesso che è quello della politica per la città, ovvero di politica economica per il territorio affrontato da Pasquale Persico che prende spunto dalle infrastrutture complesse che possono ridisegnare la città ed i territori.

quello dell'autotrasporto, non semplice, non agevole e che richiede grandi sacrifici!

Rispetto al tema delle città e del territorio il lavoro avviato dal Gruppo di esperti nell'ambito del programma QVQC di Sistemi urbani, aveva definito una dead line per dare risposte corrette ad un tema che è quello dell'area vasta o area metropolizzata.

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

LE AREE METROPOLITANE POSSONO CAMBIARE L'IDENTITÀ DEL TERRITORIO

Quando le città diventano quartieri occorre un nuovo protagonismo istituzionale

di PASQUALE PERSICO

Il tentativo istituzionale di riposizionare il ruolo delle città metropolitane in Italia si pone come problema di non semplice elaborazione per una nuova politica economica per la città e l'area città, sul presupposto che la città nella sua concezione più tradizionale non esiste più e che i fenomeni spinti di globalizzazione aprono nuovi scenari e nuove definizioni.

A partire dai contributi della sociologa urbana Sassen ed altri studiosi viene sempre più condivisa l'idea che parlare di città significa parlare di una infrastruttura complessa, incompleta ed aperta che offre servizi ed identità, disaggregando e riaggregando parti del territorio di area vasta spesso perdendo continuità geografica.

Il recente rapporto sulle Global Cities 2017 ed il recente studio sulla rendita urbana il caso Salerno mettono in risalto la necessità di riposizionare la governance delle città su nuovi standard di competitività, ad altissima densità immateriale.

Dalla lettura dei saggi si ricava l'idea che il processo di identità della città è in continua metamorfosi perché il concetto di infrastruttura presuppone una continua revisione del suo livello di efficacia, in termini di economie di scala e di scopo, oltre che di rete o diversità, ancor prima del suo livello di efficienza.

L'obsolescenza, l'abbandono ed il degrado sono dietro l'angolo e processi di degenerazione urbana sono cumulativi e spesso si rincorrono con velocità impressionante con forti impatti sulla percezione di governance da parte dei cittadini.

Uno sguardo anamorfico sulla città di Napoli è stato posto per rinnovare l'idea di città e di città metropolitana in particolare, rimuovendo continuamente la tradizionale visione di città con forte identità, e questo vale per tutte le città anche se per Napoli vale ancora di più.

Non a caso, per città di Napoli, sono apparse, nella storia recente molte idee e molti progetti, vedi Bagnoli, Napoli est, PIU Europa per Napoli e per molte città dell'area metropolitana, il grande Progetto Unesco, Piano periferie etc. ma ancora oggi sono difficilmente valutabili in termini di avvio persistente di un processo dinamico di rigenerazione urbana.

Sebbene restino attivi i laboratori di progettazione e di appalto di opere, un largo scetticismo, accanto alla retorica politica, abbraccia i territori interessati che non riconoscono un impulso aggregante delle iniziative in corso, chiamiamole pure cuciture, rammendo o sarcitura, attingendo al vocabolario della sartoria o dell'edilizia.

La letteratura urbanistica, anche per merito di Renzo Piano, ha rilanciato la parola **rammendo** ma poco ha speso per distinguerla dalla parola **cucitura** e quella usata in edilizia e sartoria di **sarcitura**.

Possiamo usare la lunga storia della costruzione della metropolitana Linea 1 per mettere in relazione i tre termini.

Con la prima tratta Vanvitelli-Piscinola (Scampia), ancor prima della nascita della metropolitana dell'arte, l'obiettivo cucitura e rammendo stavano insieme per dare voce ad un quartiere, Scampia, che è una città a parte nata a dismisura con un tessuto sociale ancora estraneo alla cittadinanza attiva.

Poi il significato di rammendo è diventato più ampio fino a pretendere di riparare più toppe e si sono fatte diverse proposte fino all'ultima di una facoltà di Medicina a Scampia, per dare al rammendo un'qualità più evidente e più in linea con il progetto culturale di Renzo Piano. Rimane forte, però, la critica all'inadeguatezza del concetto di rammendo rispetto a quello di sarcitura che prevede una ricomposizione del tessuto (sociale di-

Rammendo, cucitura o sarcitura non basta più alle città, occorre una rigenerazione vigorosa ma anche fortemente culturale



Le politiche del territorio hanno bisogno di infrastrutture immateriali e efficiente gestione dei servizi

rei) dove, l'abitante si riconosce come abitante attivo del luogo sia per identità già vissuta che per nuova identità legata alla metamorfosi positiva di appartenenza alla città che viene.

Con le stazioni di Salvator Rosa e Materdei, l'architetto Mendini si pose il tema del rammendo in maniera più ambiziosa, quando ebbe l'ambizione di dare alla infrastruttura di rete anche la valenza di spazio urbano orientato allo standard immateriale. Il concetto di connessione e rammendo stanno insieme con la finalità di dare agli abitanti del quartiere nuove opportunità di accesso in termini di mobilità urbana e welfare di popolazione.

La nuova identità dei luoghi di prossimità alle stazioni e la loro attrazione danno nuove opportunità alle aree di riferimento e di fenomeni di rigenerazione o di consolidamento del tessuto urbano esistente; processi che restano sfilacciati e incompleti e non strutturano il cambiamento in maniera significativa.

Con l'inaugurazione delle altre stazioni fino alla Stazione Ferroviaria ed il moltiplicarsi delle stazioni dell'arte, con il "geniale soprannome", di Museo Obbligatorio si vuole definire, in maniera esplicita il nuovo processo generativo della città perché la connessione di mobilità ha dato significato alle tre parole, cucitura tra luoghi, rammendi di parte della città che apparivano in degrado anche sociale e di sarcitura cioè di ripristino di condizioni adeguate dello spazio pubblico orientato a servizi multipli.

Questo sul piano urbanistico, ma non sul piano della mobilità, come dice Giordano, non c'è stato né cucitura, né rammendo, né sarcitura per un semplice motivo che abbiamo realizzato l'opera con le finalità urbanistiche citate, ma la scarsità del servizio sta facendo correre il rischio di ulteriori criticità con l'aggravante di scarsa fiducia dei cittadini.

In definitiva, un intervento significativo di politica sulla infrastruttura di mobilità urbana offriva alla città uno standard dove la moltiplicazione dell'efficacia del servizio si sposava con esigenze altre del cittadino residente e di quello ospitato a vario titolo per usufruire dei beni diffusi della città in metamorfosi.

L'arte ed il concetto di Museo Obbligatorio hanno svolto un ruolo non secondario del diffondere l'idea che Napoli stava riposizionando la sua immagine di città accogliente offrendo una nuova possibilità gestionale con risorse dedicate, viceversa si sta perdendo la grande occasione di inserire la città nel ranking di scala mondiale questo se avessimo la capacità e la lungimiranza di affrontare il tema in chiave di area metropolitana che supera la visione introspettiva della città ed allarga la visione inclusiva su un'area di 3,5 milioni di abitanti con risorse di uomini e giacimenti storico-culturali senza eguali a livello mondiale.

NUOVI PARADIGMI PER LA COMPETITIVITÀ DELLE CITTÀ AD INFRASTRUTTURE COMPLESSE

La nascita istituzionale delle città metropolitane rincorre un'esigenza strutturante, già consolidata a livello internazionale, dove le global cities interpretano la possibilità di appartenenze a vettori di competitività riconoscibili con nuovi standard di infrastrutture complesse.

L'elenco dei nuovi paradigmi sui quali le città confrontano il loro grado di efficacia è lungo ma dal report sulle città globali è possibile estrarne alcuni:

- **Coltivare le nuove aree di business**, cioè le nuove attività che attraggono capitali finanziari e capitali manifatturieri offrendo opportunità immobiliari e di accessibilità alle reti organizzative.
- **Sviluppare il Capitale Umano**, riscoprire l'importanza dell'istruzione da quella di base ai settori connessi alla ricerca ed alle arti applicate, rinnovando i percorsi di accumulo di capabilities e di sviluppo delle competenze.
- **Moltiplicazione dei Media Information**, grande attenzione a tutte le attività di informazione e comunicazione in modo da rendere amicali le nuove tecnologie di rete e scambio di informazione.
- **Forte impulso alle attività culturali**, si tratta di accelerare la messa in rete e lo sviluppo delle attività museali, l'estensione delle attività legate alle arti visive e performative, cioè l'arte contemporanea nelle sue diverse espressioni, fino a dare ai temi delle arti legate al cibo una rilevanza strategica ma anche scambio culturale.
- **Impulso ai temi del benessere e della sicurezza**, una città competitiva offre servizi di assistenza alla salute ed al benessere percepiti non solo dalla popolazione residente ma anche da quella presente per attività temporanee.
- **Forte impulso al terziario manifatturiero**, la città infrastruttura complessa non



rinuncia alla vocazione manifatturiera avanzata e rinnova le modalità organizzative spingendo nuovamente ad integrare finanza ed industria alzando la produttività totale dei fattori produttivi.

Risalta forte delle attività smart a forte sostenibilità ambientale, una caratteristica emergente che affronta i temi della sostenibilità ambientale ricorrendo al massimo delle informazioni disponibile sulle tecnologie smart, attingendo ai temi dell'industria 4.0.

Governance strategica diffusa, il tema della governance dei sistemi complessi assume a livello di città metropolitane una rilevanza enorme e una nuova classe dirigente è chiamata a sfide molto, molto impegnative.

L'elenco delle nuove traiettorie o sentieri da esplorare potrebbe allungarsi e qualificarsi con altre aperture a temi di inclusione rilevanti, come immigrazione, ricambio sociale, e politiche di welfare territoriale.

LA SCOMPARSA DELLA CITTÀ E LA NASCITA DI ABITANTI DI CITTÀ A POLIFONIA INSTABILE

Nel corso dei lavori del progetto QVQC che ha studiato tra l'altro la rete dell'Alta velocità e la mutazione antropologica degli abitanti nelle aree urbane, viene posto con forza il concetto della "scomparsa" della città storicamente intesa e lanciato il concetto della città a Polifonia instabile determinata dai collegamenti sempre più veloci, vedi il caso del collegamento tra New York e Londra.

I NY-Lon sono diventati famosi e citati nel mondo come abitanti di due città in continua evoluzione, New York e Londra, tanto che sono partiti studi sui loro comportamenti antropologici.

In realtà i settori professionali conquistati da questa élite vanno ben oltre quelli indicati nella definizione del dizionario. A cominciare dal mondo accademico, che ha intuito la rilevanza del fenomeno: i dipartimenti di sociologia della New York University e della London School of Economics hanno fondato un gruppo di ricerca congiunto che identifica nel Ny-Lon un modello di collaborazione intellettuale e comunicazione internazionale. Gli studenti e i docenti di entrambi gli atenei lo hanno giudicato rivelatore ("eye opening") per cogliere le differenze tra la mentalità statunitense e quella anglosassone, pur nell'ambito di una visione comune del mondo. Sul piano pratico il gruppo di ricerca organizza workshop tematici settimanali nelle due metropoli.

Ma il mondo del Ny-Lon fa gola anche all'industria. Nel ramo del trasporto aereo il New York-Londra è sempre più il "corridoio" privilegiato tra le tratte intercontinentali. Il fatto curioso è che ciò avviene in controtendenza rispetto ai suoi tempi di percorrenza: dal giorno del pensionamento del Concorde (che consentiva di volare dal JFK a Heathrow in tre ore e mezza) e in attesa di nuovi vettori di pari velocità, la durata della traversata è risalita a sette ore, il doppio. Un paradosso: mentre l'orientamento dei fornitori in ogni settore dell'economia è di far risparmiare tempo ai clienti, proprio l'industria aeronautica, e perlopiù per un servizio così vitale come il trasporto da New York a Londra, è tornata indietro di vent'anni. Così, per supplire a questo "disservizio", le compagnie aeree si combattono a suon di offerte speciali e promozioni per "frequent flyers". Non a caso, per viaggiare dal Nord America all'Europa le migliori condizioni economiche si trovano proprio su questa rotta.

Cosa sta avvenendo agli abitanti delle aree urbane e non urbane che possono vivere identità doppie o triple abitando e/o vivendo in più città usando spesso, quasi ossessivamente, la rete TAV?

Un elenco possibile può suscitare curiosità.

I MITO dono diversi dai TOMI (persone che vivono le aree urbane di Torino e Milano)?

E i NA-Roma sono sovrapposti ai RONA?

Sicuramente i FI-VE hanno amore per l'arte, mentre i VEMI stanno diventando tristi; i FERRO sono in attesa di fermata dedicata e vanno ancora a Bologna in bici.

I SARO non sono siciliani ma potrebbero diventarlo dato che i siciliani si sposteranno a Salerno per raggiungere Roma, per la paura di attraversare lo stretto tra troppi anni.

Questa scherzosa ipotesi di ricerca, da fare al più presto, con un data base da creare e tenere sotto monitoraggio, rilancia l'idea che la risposta, sottintesa nella sigla QUALE VELOCITÀ Quale Città, apre scenari di ricerca impensabili.

Quello più affascinante è la deterritorializzazione della città.

Mentre gli urbanisti con risultati a scala e tempo variabile ripensano a dare nuova forma alla città, l'epoca contemporanea interpreta forme di espressione e comportamenti per proporre nuove densità comportamentali che potremmo chiamare città senza territorio

*La città a polifonia instabile
o espansione "elastica" su-
pera ogni confine*



definito ma dai contorni mobili e flessibili come suggerisce la stessa parola NYLON. Le argomentazioni filosofiche di DELEUZE e GUATTARI sulla musica e su quella elettronica in particolare ci aiutano a definire i temi della riflessione di oggi. I territori non sono più identificabili rispetto a misure come le coordinate energetiche-spazio-tempo o a coordinate storico-semantiche, né a presupposti strettamente geomorfologici. La conoscenza, suggerisce Guattari, non arriva dalla rappresentazione ma dalla contaminazione affettiva. L'affettività è un concetto ampliato non strettamente legato ai segni né ai modi della rappresentazione (il turismo è senza affetto) ma all'immediatezza esperienziale, il desiderio di vivere nuove esperienze. In questo senso spinge il divenire e prefigura forme che non saranno necessariamente realizzate, la città cambia forma in maniera continua, è smaterializzata, e/o si materializza per frammenti a densità e centralità variabile. Molti abitanti delle città grandi non conoscono e non sono interessati a conoscere tutta la città di Torino o Milano ma desiderano vivere frammenti a significato temporaneo delle due città evocando altri frammenti di città che raggiungeranno domani. In questa visione anche luoghi lontani della città ampliata possono diventare densità o centralità vitali a cui l'accessibilità potenziale restituisce campi di potenzialità imprevedibili. Queste riflessioni sono quelle che a nostro avviso per alcuni aspetti hanno "contaminato" le percezioni effettive per i luoghi, le opportunità e le scale territoriali di riferimento, con riflessi non secondari sul piano politico.

PASQUALE PERSICO

ppersico@unisa.it

***Pasquale Persico**, è professore ordinario di Economia politica, Università degli Studi di Salerno. Ha ricoperto nel corso degli anni numerosi incarichi in seno all'Università ed ha coordinato gruppi di lavoro per attività di ricerca economica applicata sia a livello nazionale che internazionale.*



IL CONTRIBUTO DEI QUADRI NELLA REALIZZAZIONE DEGLI OBIETTIVI AZIENDALI

Trasporto pubblico metropolitano: il caso ATAC

di TOMMASO DI FAZIO

Si è tenuto il 27 febbraio al CNEL il Forum dedicato al contributo che la categoria dei quadri può portare nella realizzazione degli obiettivi aziendali, in specie nei periodi di crisi aziendale. Si è trattato in particolare del trasporto pubblico metropolitano, anche con riferimento all'attuale caso di crisi dell'azienda municipale Atac di Roma.

Il saluto è stato portato dal Presidente del CNEL, prof. Tiziano Treu, che si è soffermato sulla specificità e lunga storia dei quadri italiani, e loro importanza sociale ed economica, con un accenno alle tematiche europee della categoria.

Il Prof. Rocco Giordano, docente di Economia e Politica dei Trasporti nell'Università di Salerno, ha presentato una dettagliata analisi delle problematiche del trasporto urbano con riferimenti nazionali e internazionali, soffermandosi poi sulle aziende di trasporto urbano in Italia e sulla insufficienza diffusa dei mezzi finanziari messi a disposizione, in presenza di un servizio pubblico con prezzi imposti, generalmente insufficienti a generare positivi ritorni dell'attività economica.

L'applicazione della regolamentazione europea ha dovuto far superare il tempo in cui i ripianamenti della gestione venivano effettuati correntemente con risorse a carico dei Comuni e, in definitiva, dalla finanza pubblica. Necessita quindi una profonda revisione delle modalità di conduzione gestionale e dei connessi assetti finanziari delle aziende a cui è affidato il servizio pubblico di mobilità urbana.

Sul tema del contributo della categoria dei quadri è intervenuto il Prof. Giancarlo Perone che ha evidenziato come il veloce incalzare delle applicazioni nel mondo del lavoro delle più nuove tecnologiche, assieme alle problematiche economiche e sociali provenienti dalla globalizzazione, facciano ritenere maturi i tempi per un nuovo modello di dialogo sociale, e anzi lo impongano. Dialogo sociale basato sulla compartecipazione alla consultazione e alla gestione aziendale, in specie per i lavoratori di quelle categorie, come i quadri aziendali, le cui funzioni sono decisive perché "di rilevante importanza per il raggiungimento degli obiettivi aziendali (ex Lege 190/1985)".

A seguire l'intervento dell'Avv. Fabio Petracci, Presidente del Centro Studi CIU "Corrado Rossitto", che ha ribadito come nell'ambito di una crisi aziendale le professionalità apicali, quali quelle dei dirigenti e dei quadri, vengano spesso mortificate nei riconoscimenti di ruolo gestionale, se non addirittura sacrificate con l'allontanamento in assenza oramai di ogni protezione anche per i quadri.

Per questa categoria è sensibile, a differenza dei dirigenti, il non riconoscimento da parte dell'azienda di una voce di rappresentanza specifica, mentre i sindacati generalisti, che pure hanno pretesa di rappresentanza dei quadri, non la possano di fatto esercitare per l'evidente conflitto di interesse nella rappresentanza delle categorie degli impiegati e operai.

Non può, in queste condizioni, trovare serio rilancio il fattore umano e il merito senza specifiche normative che tengano conto della specificità delle categorie apicali, in particolari dei quadri, riconoscendo per esse autonome forme di rappresentanza. La bozza della proposta contrattuale CIU si colloca in tale contesto, contiene una definizione diversificata e flessibile della categoria, un assetto retributivo variabile caratterizzato dal merito, un riconoscimento contrattuale del valore della professionalità e della formazione, la risoluzione aziendale e stragiudiziale delle controversie, la rilevanza strategica di ogni idonea forma di informativa ed esame delle situazioni contingenti con la partecipazione autonoma e ufficiale della categoria dei quadri.

La rappresentanza dei Quadri dell'ATAC ha portato, a conclusione degli interventi, la testimonianza della problematicità dell'azienda, e la volontà e disponibilità a coadiuvare la Direzione nella ricerca di soluzioni gestionali innovative e lungimiranti, e loro concreta



applicazione in azienda per permettere il riavviarsi deciso verso positivi risultati economici, anche per riacquisire la giusta immagine di consenso pubblico.

Le conclusioni sono state tratte dal Presidente CIU, Ing. Tommaso di Fazio, che ha rafforzato la necessità di un nuovo modello di dialogo sociale, imposto dal veloce mutare dei tempi, sviluppando concretamente modelli di compartecipazione attiva nella gestione delle aziende, nella quale la categoria dei Quadri deve poter essere chiamata ad un ruolo cardine, tipico della specificità di ruolo, in specie durante il rilancio delle aziende in crisi.

TOMMASO DI FAZIO

tommaso.difazio@gmail.com

Tommaso Di Fazio, è Presidente della Confederazione Italiana di Unione delle Professioni Intellettuali ex Unionquadri.

OGGI 25 marzo 2018 si sono tenuti i funerali di **SANDRO PETRICCIONE**.

Uomo dal multiforme ingegno. Docente della Facoltà di Ingegneria e di Economia, Esperto di finanza di progetto, Amministratore di Società di rilevanza nazionale ed internazionale.

Ha ricoperto numerosi incarichi pubblici con un profilo umile, discreto, anche se nei dibattiti riusciva con forza a far valere la ragione delle sue idee.

Abbiamo avuto il piacere di incontrarlo quale Docente, unitamente a Mario Del Viscovo all'Istituto Universitario Navale, ove è stata "fondata" la Economia applicata ai trasporti, con l'obiettivo di orientare i futuri laureati su percorsi professionalizzanti.

I docenti, gli esperti di settore, che si sono formati a quella Scuola sono tantissimi.

*Sperando di cogliere anche il pensiero dei tanti amici. **GRAZIE MAESTRO***

R.G.



LA SPECIFICITÀ DEL RUOLO DEI QUADRI

Il ruolo del management ed in particolare dei quadri nella crisi aziendale

di FABIO PETRACCI

A. LE DINAMICHE DEI SOGGETTI COINVOLTI NELLA CRISI

Nell'ambito di una crisi aziendale si verifica una normale situazione di tensione con i cosiddetti stakeholders aziendali esterni ed interni.

Intendiamo per tali, clienti, utenti, fornitori, e sul versante interno, gli amministratori, la dirigenza, i dipendenti.

Poiché la crisi aziendale non è solo data da risultanze contabili ed economiche, ma vi sono situazioni che incidono profondamente e di cui questi dati economici sono solo le risultanze, sarà necessario soffermarsi sul ruolo delle risorse umane nell'ambito della crisi e sulle azioni da attuarsi nei confronti del personale ed in particolare del management per superare la crisi.

B. LA RILEVANZA DEL FATTORE UMANO

Quindi è da valutare il ruolo del fattore umano, tenendo conto che anche di fronte ad una situazione grave e contingente come una crisi aziendale, gli interessi ed il ruolo delle risorse umane non rappresenta un quid unico.

I dipendenti in genere privilegiano obiettivi quali l'intangibilità del compenso e la sicurezza del posto di lavoro.

La stessa crisi avrà effetti diversi sulle diverse tipologie di lavoratori.

Il top management sarà sicuramente interessato ai compensi ed alla sicurezza, cui però si aggiungeranno preoccupazioni per il ruolo, la posizione, la crescita professionale, i benefits, la premialità, la possibilità di spendersi sul mercato.

A queste diverse aspirazioni e preoccupazioni corrispondono anche in un contesto di crisi voci collettive ed istanze di rappresentatività diverse, stiamo parlando di impiegati ed operai e di dirigenti.

C. LA SPECIFICITÀ DEI QUADRI

Più complessa è la posizione dei quadri

Essi fanno proprie le preoccupazioni e le tensioni che interessano il personale impiegatizio, ma condividono anche ed in gran parte, oltre alle responsabilità, le preoccupazioni e le aspirazioni tipiche della dirigenza.

A fronte di una così complessa posizione, a questa categoria non viene spesso riconosciuta in azienda una propria rappresentatività ed un proprio progetto contrattuale.

Il primo elemento contrattuale giocato nella crisi è quello della professionalità.

Per superare una crisi serve sicuramente una maggiore professionalità, ma un'azienda che fatica a stare sul mercato si vede costretta a comprimere questo valore, altamente detenuto proprio dalla categoria dei Quadri.

Aspetti di criticità (mansioni e professionalità – tutela del posto di lavoro – mancanza di specifica rappresentatività).

La normativa attuale disciplina questi aspetti con maggior flessibilità e conseguente minor tutela rispetto al passato.

Per le mansioni

L'articolo 2103 del codice civile trasfuso nell'articolo 13 della legge 300/70 rendeva sostanzialmente impossibile un arretramento del lavoratore nell'ambito della posizione professionale raggiunta in ambito contrattuale.

Con il D.Lgs. 81/2015 questa situazione cessa di essere intangibile e la c.d. dequalificazione può avvenire verificandosi tre condizioni:

1. Unilateralmente da parte del datore di lavoro nel caso di riorganizzazione degli assetti aziendali che tocchino la posizione del lavoratore interessato. Serve una comunicazione scritta e la riduzione di inquadramento alla categoria inferiore non può comportare il passaggio ad altra categoria legale (art. 2103, comma 2, c.c.).

*I quadri condividono anche
responsabilità e aspirazioni
della dirigenza*



2. In base alla previsione di accordi sindacali, ma anche in tal caso non è ammesso il salto di categoria legale.
3. Per volontà delle parti e su richiesta del lavoratore, quando la riduzione di inquadramento assuma per il dipendente aspetti vantaggiosi come ad esempio, acquisizione di professionalità, cura della propria famiglia. In questi casi, la rinuncia deve avvenire in sede protetta (sede sindacale, Ufficio del Lavoro, Commissioni di certificazione).

Stabilità del rapporto di lavoro

Per quanto poi riguarda le risorse umane dell'azienda coinvolta nella crisi può spesso venir meno anche la sicurezza del posto di lavoro. Un tanto può avvenire in sede collettiva (licenziamento collettivo) o, in maniera meno immediata e regolamentata mediante il licenziamento individuale per giustificato motivo oggettivo (licenziamento economico).

Se un tempo queste ipotesi pur possibili erano garantite da sicure tutele, oggi ciò non avviene più, sono state eliminate alcune rigidità concernenti queste fattispecie di risoluzione del rapporto di lavoro.

E' estremamente probabile ormai che le buone ragioni del lavoratore trovino ristoro esclusivamente in un risarcimento predeterminato in limiti di legge.

È da tener presente in questo quadro che con la legge 92/2012, è stata eliminata pure l'indennità di mobilità, nel mentre con la stessa legge sono stati allungati i termini di anzianità per raggiungere la pensione.

Flessibilità ed esternalizzazione

Altre ipotesi che si affacciano a questo panorama già difficile, sono le prospettive di esternalizzazione che si aprono alle aziende in crisi che, se comunque assistite dalle tutele di cui all'articolo 2112 del codice civile, possono a lungo andare comportare un'erosione della sicurezza del posto di lavoro e del trattamento economico.

Sintesi delle condizioni attuali del middle management

La situazione del personale non dirigenziale non è ormai migliore di quella dei dirigenti, per cui non vale contrapporre la sicurezza ad una maggiore retribuzione e ad un alto valore sul mercato di questi ultimi di fronte ad una maggior tutela che oggi quasi non esiste.

La posizione specifica del Quadro

Non dimentichiamo poi che il dirigente ha sicuramente potuto accumulare maggiori risparmi, può meglio spendere la propria professionalità, spesso è un fedelissimo degli organi politici.

In ogni caso, impiegati e dirigenti hanno una distinta ed autonoma forma di rappresentatività.

Ma quale è la posizione dei Quadri di fronte all'incombere della crisi aziendale?

Essi sono assistiti dalle medesime garanzie, o ormai non garanzie, del personale impiegatizio, non sono tutelati nell'ambito della professionalità che è il loro reale capitale, non godono di alcuna delle prerogative dei dirigenti, sul piano retributivo sono spesso legati ad incentivazioni e benefits che nell'ambito della crisi appaiono destinati se non a scomparire, almeno ad essere notevolmente ridotti, non hanno una loro forma riconosciuta di rappresentatività.

A fronte di un tanto, nonostante tutto, a fronte di una dirigenza spesso compromessa o in corso di fuoriuscita, essi rappresentano un determinante elemento di continuità direzionale.

Elementi di criticità sul piano sindacale

Il punto maggiormente rilevante è dato dal fatto che essi spesso non dispongono di una autonoma voce collettiva riconosciuta e ciò pur essendo una diversa categoria legale di dipendenti.

Ne è un segno eloquente il fatto, rilevato da recenti articoli di stampa, che i sindacati si sono battuti perché fossero ridotti ai quadri e non solo ai dirigenti bonus e premi, minacciando di non revocare la firma all'accordo sindacale sottoscritto nel novembre 2017 (vedasi Corriere della Sera del 28.11.2017).



Richiesta comprensibile in un simile frangente, meno comprensibile se portata avanti da quel sindacato generalista che pretende di rappresentare anche i Quadri e correttamente percepita come un vero e proprio conflitto di interesse nel rappresentare le diverse categorie di lavoratori.

Accordo sindacale ATAC del 27.11.2017

Altro punto che rivela la sussistenza di simili problematiche, è dato dal recente accordo intercorso tra azienda CGIL – CISL – UIL, in data 27.11.2017.

Non vi è un cenno specifico ai Quadri aziendali, si tratta all'articolo 3 del riconoscimento del fattore umano e della formazione continua per il superamento della crisi, tema che presenta rilevanti specificità per le categorie apicali.

Punti di soluzione

Dunque, nel momento della crisi aziendale e del suo superamento, si rivelano in maniera chiara sia gli interessi convergenti dei vari attori aziendali, sia differenziazioni tra le stesse che debbono condurre ad un punto di convergenza.

Specificità contrattuale

Non può trovare serio rilancio il fattore umano ed il merito, senza specifiche normative contrattuali che tengano conto della specificità delle categorie apicali ed in particolare dei Quadri e di autonome forme di rappresentanza della stessa.

La nostra organizzazione CIU sta lavorando su di una bozza di proposta contrattuale che contiene una definizione diversificata e flessibile della categoria dei Quadri, un assetto retributivo variabile caratterizzato dal merito, un riconoscimento contrattuale del valore della professionalità e della formazione, della risoluzione aziendale e stragiudiziale delle controversie.

D'altro canto in questa proposta contrattuale assume rilevanza strategica ogni idonea forma di informativa ed esame delle situazioni contingenti che vedano la partecipazione autonoma ed ufficiale di questa categoria di lavoratori.

FABIO PETRACCI

fabiopetracci@yahoo.it

Fabio Petracci, è avvocato Giuslavorista ed è Vice presidente di Agi, Associazione Giuslavoristi Italiani Friuli Venezia Giulia. È componente del Comitato Scientifico di CIU - Unionquadri - Unione delle Professioni intellettuali e nella medesima organizzazione coordinatore della Rete dei Legali.

È Presidente del Centro Studi Corrado Rossitto di Unionquadri.

Corrado Rossitto, è stato il fondatore, nel 1975, dell'Unionquadri, organizzazione di rappresentanza dei Quadri aziendali. Ispiratore principale della storica marcia dei 40.000 a Torino nell'ottobre del 1980, ho ottenuto per la categoria la legge 190/1985 con la quale i Quadri sono riconosciuti nell'ordinamento italiano come categoria legale del lavoro. Unionquadri, rappresentata al CNEL dal 1989 e nel CESE a Bruxelles dal 1996, muta il nome in CIU, Confederazione Italiana di Unione delle Professioni Intellettuali, per abbracciare la rappresentanza delle professioni intellettuali, sia entro le aziende sia fuori, e pure in forma autonoma.

Scompare il 31 marzo 2014 lasciando una eredità morale grandissima e una organizzazione vasta e riconosciuta come riferimento nel mondo della rappresentanza del lavoro apicale.



IL DIALOGO SOCIALE PARTECIPATIVO NELLE AZIENDE DI TPL

La categoria dei Quadri nell'attuazione delle politiche aziendali

di GIANCARLO PERONE

Omnia tempus habent, ogni cosa ha il suo momento. Chiaramente, si tratta dell'invito dell'Ecclesiaste a fare le cose quando è giunto il loro tempo. Non deve sorprendere che una relazione inserita nello studio del contributo dei Quadri alla realizzazione degli obiettivi aziendali inizi con questo esordio.

La frase biblica ammonisce che la vita muta secondo l'età, le situazioni, le necessità e vale per la vita delle persone, ma vale altresì anche per la vita delle organizzazioni sociali e produttive; anche qui ogni faccenda ha il suo momento opportuno.

Nulla è condannato a rimanere identico a se stesso e stabile senza mutamenti anche su questo terreno, e dunque bisogna saper cogliere, per rimanere nel linguaggio biblico, i segni dei tempi.

L'accortezza, in particolare, vale per quanto concerne l'atteggiamento nei confronti di una possibile strategia di collaborazione, oltre che di conflitto, tra capitale e lavoro.

Nel nostro ordinamento il problema si pone con riguardo all'attuazione dell'art. 46 Costituzione e del riconoscimento del diritto dei lavoratori a collaborare alla gestione delle aziende, ma la questione non è stata di effettiva attualità.

L'intenzione di realizzare un canale di dialogo nel cui ambito consolidare forme di cooperazione tra impresa e lavoratori non è stata condivisa dalle parti sociali e comunque non è stata condivisa dalle loro espressioni maggioritarie.

Ha giocato in proposito il ricordo delle suggestioni ideologiche corporativistiche, delle quali si è reputato risultasse inesorabilmente intriso ogni atteggiamento collaborativo.

Dai più accesi avversari di simili suggestioni si è invece propugnata una sorta di assolutizzazione del principio conflittuale nelle relazioni di lavoro.

Tale principio è riconosciuto legittimo nell'attuale sistema costituzionale - così prevedono gli artt. 39-40 Costituzione - e allo stesso sistema deve ritenersi estranea una concezione che trascuri programmaticamente la distinzione e l'antagonismo tra gli interessi dei lavoratori e quelli di coloro che sono la loro controparte.

Ma è anche vero che, nella Costituzione, il principio conflittuale convive con quello collaborativo e partecipativo di cui apportato all'art. 46 Costituzione.

Entrambi i principi sono indirizzati alla realizzazione dei fini essenziali della tutela del lavoro (art. 35 Cost.), dell'eguaglianza sostanziale o giustizia sociale e della dignità del lavoratore.

Il nostro sistema costituzionale considera gli strumenti conflittuali, da un lato, e la via della partecipazione e cooperazione dall'altro, entrambi necessari per un'adeguata tutela della persona del lavoratore, nonché per la garanzia e lo sviluppo della produzione.

Le circostanze storiche sono destinate ad assegnare la prevalenza all'una o all'altra specie di strumenti e, in ogni caso, a misurare l'equilibrio tra i loro rispettivi pesi.

Indubbiamente nella storia repubblicana l'equilibrio è risultato basato sul principio conflittuale.

In tal senso hanno influito non soltanto il ricordo, molesto, per un ampio arco di forze politiche e sociali, degli schemi ideologici corporativistici, ma pure le suggestioni, dei pari ideologiche, di chi si è ispirato ai dettami di un'insanabile lotta di classe. Sul versante opposto ha influito la diffidenza, se non una aperta ostilità, di un mondo del capitale preoccupato di perdere, con l'accettazione di formule partecipative, il monopolio del potere in azienda, senza contropartite repute valide.

Cosicché quelle formule, nella versione in cui si sono realizzate nell'esperienza di altri paesi europei, non hanno esercitato in Italia troppo fascino. L'art. 46 è rimasto bandiera di minoritarie correnti nostalgiche.

Debbo riconoscere che personalmente quando vedevo riportata all'attenzione una pro-

Nelle relazioni industriali, gli strumenti conflittuali e la via della partecipazione hanno bisogno di equilibrio



La potente trasformazione tecnologica e la globalizzazione stanno creando un turbine sui processi produttivi

spettiva di tipo partecipativo nel mondo del lavoro, e ciò anche nell'ambito Unionquadri, avevo difficoltà a sottrarmi all'impressione e al timore di un suo carattere anacronistico che ne pregiudicasse in radice la fattibilità.

Eppure sono sempre stato consapevole dell'insussistenza di una radicale incompatibilità tra i due principi.

Il quadro risultante dalla loro combinazione si prospetta più complesso, ma anche più robusto, di quanto lasciasse intravedere la rigida alternativa cara a coloro che vogliono risolvere la dialettica tra conflitto e partecipazione in un modello unipolare ed elevano il momento del conflitto a fenomeno assoluto, insuscettibile di coesistenza con il suo polo opposto.

La coesistenza va ascritta a una scelta felice del costituente, contrariamente a quanto è stato affermato da qualche voce di studioso e di militante politico, che invece la riconduce alla fragile risultante di principi irrimediabilmente inconciliabili, quale è stata concepita da tale visione la Costituzione repubblicana.

Questo genere di critica, sottolinea nella Costituzione la convergenza di forze politiche ispirate a strategie ed espressione d'interessi in netto contrasto e incapaci di produrre una sintesi vitale.

Secondo l'accennata impostazione fortemente critica, una così malandata convergenza di principi avrebbe portato al risultato di fare del testo costituzionale il risultato di una mera e sterile giustapposizione di principi eterogenei, ma l'impostazione non è corretta. Al contrario, l'originalità della Costituzione economica e sociale italiana è da cogliersi nella fusione di principi già reputati assolutamente antitetici e con tale connotazione sopravvissuti nella visione di nostalgici di varia estrazione.

E sullo scenario del mondo del lavoro, un'ulteriore spinta, nel senso della possibile e armoniosa convivenza di strumenti conflittuali e partecipativi, altrettanto se non anche più potente, proviene dal turbine della sconvolgente trasformazione tecnologica dei processi produttivi.

I due fattori appaiono tra loro legati e sono stati oggetto di analisi, che segnalano la crisi della tradizionale ricostruzione novecentesca sulla posizione dei soggetti collettivi nel mercato e nell'economia.

Trattandosi di questioni molto complesse, ma sufficientemente conosciute nei loro vari aspetti, non mi soffermerò in questa sede a riesaminarle al di là di alcuni sommari richiami. Mi limiterò, dunque, a consentire con le osservazioni formulate, qualche settimana or sono in questa stessa sede del CNEL, dal Prof. Bruno Caruso nella sua relazione sugli attori e la contrattazione collettiva nella attuale trasformazione del diritto e del mondo del lavoro.

Fenomeni quali la globalizzazione, il primato senza limiti della concorrenza, le nuove tecnologie produttive individualizzanti, gli scostamenti dalle tradizionali tecniche di organizzazione del lavoro e l'abbandono della tradizionale conformazione dei luoghi di lavoro concorrono a causare la crisi di identità dei soggetti collettivi e delle loro modalità di organizzazione e di azione di rappresentanza dei lavoratori.

Concordo pienamente laddove si afferma che quei soggetti si fondavano su fenomeni e realtà radicalmente diverse da quelle che emergono oggi.

Oggi il sindacato è chiamato a rappresentare identità frammentate, che propongono istanze molto più connotate individualisticamente, sia sul piano economico sia sul piano delle aspettative lavorative e professionali sia sul piano stesso esistenziale.

Si tratta di aspettative ignorate dalla logica dell'operaio massa e dal valore accordato in misura preminente al momento collettivo.

Negli anni scorsi, ferma seppure la prevalenza del principio conflittuale, un impulso ad aprire la discussione sull'opportunità di dare più stabile assestamento alla convivenza dei due principi, in modo che l'arco di oscillazione tra conflittualità e partecipazione si riducesse a misura del rafforzamento della partecipazione, è stato impresso dall'indirizzo della normativa comunitaria europea, chiaramente ispirato alla convivenza in materia di principi e di strumenti di azione.

Mi riferisco a quella stagione della politica europea che chiamava gli ordinamenti degli Stati membri non ad esclusive scelte di adeguamento economico finanziario, bensì a recepire normative di tutela e di promozione sociale e ad accogliere strategie sociali ispirate da una tale filosofia, accolta dagli Stati membri in posizione di leadership. Una stagione oramai trascorsa, ma spero non definitivamente.

Ora non è dato registrare una analoga incidenza di impulsi comunitari, non mancano



però spinte dall'esterno a riaprire la discussione sul metodo della partecipazione. L'attualità della problematica ha origine nel sommovimento che la globalizzazione dell'economia ha generato anche sulla rappresentanza degli interessi sociali. Oggi la rappresentanza di queste nuove realtà non è più declinabile secondo la logica in cui si rapportava tutto ad una indifferenziata classe categoria o collettività del personale aziendale o di unità produttiva.

Il cambiamento dei termini di riferimento si scontra con il paradigma di un sindacato unitario ed esclusivo strumento di rappresentanza degli interessi del lavoro postulati a priori del tutto omogenei.

A tale scontro può reagirsi sia barricandosi dietro gli schemi di organizzazione e di azione sindacale del passato, in una difesa ad oltranza prevenuta rispetto ad ogni innovazione sia invece prendendo atto del mutamento della stagione e delle esigenze di innovazione che vi si propongono esigenze che investono valori e modalità di esistenza della rappresentanza del lavoro.

Restano valori fondamentali come quelli della uguaglianza e della solidarietà, ma coniugati con un più largo spazio riservato alla persona e alle sue libere scelte sottratte alla dissoluzione nel gruppo inteso come assoggettato ad una logica di regolazione uniforme.

Il bisogno di autonomia il cui fondamento nella contemporanea modalità di organizzazione dei processi produttivi ha ricevuto autorevole riconoscimento di studiosi attenti alle caratteristiche del mondo contemporaneo.

E' stato la spinta del progresso tecnologico, si prospetta meno difficile realizzare forme di collaborazione e si presenta opportuno sperimentare il coinvolgimento della porzione di personale caratterizzata da saperi di cui è portatrice e dal desiderio di cooperare, responsabilmente con il management dell'azienda.

L'adattamento alle esigenze nuove emerse nel mondo del lavoro, richiede che la rappresentanza del lavoro rispecchi l'articolazione di interessi emergenti nel panorama del lavoro dipendente articolazione dalla quale nascono differenziate istanze di tutela che richiedono differenziazioni nei contenuti dell'azione collettiva e negli strumenti della rappresentanza.

Le riflessioni di portata generale che acuti studiosi hanno effettuato circa queste tendenze della realtà si prestano ad una opportuna collocazione della riaffermata volontà dei quadri di costituire una propria e autonoma presenza in chiave di apporto originale e in chiave di collaborazione con le scelte aziendali. Chi infatti, se non i quadri la cui importante funzione contribuisce allo sviluppo e al raggiungimento degli obiettivi dell'azienda ai sensi dell'art. 1 della Legge 140 costituiscono quei lavoratori di stampo cognitivo capaci di assicurare la cooperazione con l'azienda, grazie al loro bagaglio di competenze e di esperienze tecniche, che li pone in grado di condividere consapevolmente missioni e scopi dell'azienda.

Insomma occorre essere consapevoli che la volontà dei quadri di porsi come interlocutori del management alla luce di una nuova impostazione delle relazioni industriali, aperta al momento della collaborazione oltre che a quello del conflitto, può trovare oggi un riscontro nell'elaborazione delle più moderne e consapevoli riflessioni degli studiosi è questa l'occasione che la CIU ritiene non debba essere perduta, e in questo ambito si pone la proposta di un Contratto per i quadri che non vuole essere solo ed esclusivamente uno strumento di specifica tutela degli interessi della categoria ma anche lo strumento idoneo per la realizzazione dell'auspicato modello partecipativo. Così sarà chiamato a funzionare come da strumento sia di composizione di conflitto sia d'impostazione della collaborazione.

Quando i quadri propongono la loro presenza come utile ai fini di un nuovo modello di relazioni industriali basato sulla collaborazione, non sono ispirati da impulsi velleitari. Non si tratta di una sortita improvvisa ma è piuttosto il portato dell'evoluzione dei tempi. Ed è una proposta che può vantare il sostegno di una riflessione culturale ampia ed esauriente.

Insomma la prospettiva ispiratrice dei quadri, imperniata su un nuovo modello di relazioni industriali partecipativo di cui uno specifico contratto collettivo di tale categoria si pone come uno degli elementi chiave, risulta in linea con lo sviluppo storico e recupera importanti elaborazioni della più accurata dottrina giuslavoralistica, lasciata negli ultimi tempi un po' cadere nell'oblio, quale la concezione del contratto collettivo come strumento sia di composizione del conflitto sia di impostazione della collaborazione tra

I quadri aziendali propongono relazioni industriali basate sulla collaborazione



personale e aziende.

L'auspicio è che la prospettiva non sia trascurata da parte degli interlocutori necessari ossia: che il mondo della produzione comprenda l'importanza e l'interesse della realizzazione della proposta.

GIANCARLO PERONE

avv.peronespadaforahotmail.it

***Giancarlo Perone**, è esperto della materia di diritto del lavoro, delle relazioni industriali e della previdenza sociale, ove è solito assistere, in sede giudiziale e stragiudiziale, diverse tipologie di clientela, nazionale ed internazionale, in tutte le tematiche connesse con la costituzione, l'esecuzione e la risoluzione del rapporto di lavoro.*

È stato componente della Commissione per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali ed ha rivestito la carica di Esperto della Comunità Economica Europea per i problemi del lavoro e Presidente della Delegazione Italiana presso la Organizzazione Internazionale del lavoro, a Ginevra.



UNA RINNOVATA POLITICA PER IL TPL

Il trasporto pubblico locale: regolatori e regolati. Il ruolo dei quadri

di ROCCO GIORDANO

PREMESSA

Prima di entrare nel tema specifico, si rende necessario definire lo stato attuale del quadro di contesto dei servizi di TPL per tracciare il percorso di dove vanno i regolatori e dove vanno i regolati.

Per anni a partire dalla 151/81, la sola legge di settore specifica e strettamente finalizzata al possibile risanamento delle aziende si sono avuti una serie di interventi normativi che hanno cercato di delineare una diversa governance per il settore, con un vulnus che era quello di non aver affrontato il tema delle relazioni industriali.

DOVE VANNO (REALMENTE) I REGOLATORI

L'interesse a salvaguardare la possibilità di mantenere un controllo forte sull'assetto della rete dei servizi di TPL, per favorire i processi di integrazione del sistema, ha orientato gli Enti Locali sempre più ad operare su aree omogenee ai fini della organizzazione dei servizi in relazione alla domanda che in verità si conosce poco!

Le Unità di Gestione degli Enti Locali hanno sempre più difficoltà, ad eccezione di poche realtà, a definire programmi di esercizio, orari e percorsi, e soprattutto a determinare il prezzo e le regole da porre a base dei contratti di servizio.

Quello che manca, a nostro avviso, è un "sistema" di conoscenze univoco in collegamento tra l'Ente concedente, l'Amministrazione Regionale e le aziende.

La "lettura" dei percorsi sui quali si vanno predisponendo le regioni, delineano un assetto del sistema caratterizzato dai seguenti elementi:

- per quel che riguarda la organizzazione dei servizi, l'orientamento prevalente è molto simile a quello che caratterizza l'esperienza francese delle Autorità Organizzatrici. Apertura alla concorrenza evitando di "spezzettare" le reti, definite con riferimento ad una entità territoriale di base rappresentate da ambiti territoriali "omogenei";
- per quel che riguarda i tempi e le modalità di realizzazione del sistema concorrenziale, la contrattualizzazione, ha subito in molti casi una moratoria legata ai processi di societizzazione ed al passaggio da aziende di TPL ad aziende per la mobilità.

Occorre per questo:

- operare all'interno di un'azione programmata per definire un disegno strategico della mobilità capace di realizzare l'integrazione a livello istituzionale, territoriale e di sistema;
- determinare gli aspetti tecnico - economici che possono assicurare la coerenza dei servizi individuati con le risorse disponibili e con il "peso" di remunerazione del servizio offerto;
- garantire efficienza efficacia dei moduli organizzativi che presiedono all'erogazione dei servizi che molto dipendono dalla flessibilità dei servizi da orientare al cliente;
- definire un nuovo contesto di relazioni industriali.

DOVE VANNO (REALMENTE) I REGOLATI

La forza competitiva dei regolati si estrinsecherà, non diversamente da quella dei regolatori, nella capacità di una efficace gestione del cambiamento. Il cambiamento va sicuramente nella direzione di dare risposte a mercati sempre più complessi per le richieste che provengono dall'ente richiedente il servizio e dai "desiderata" degli utenti-clienti.

Ciò richiede che le aziende abbiano una approfondita conoscenza del mercato e dei bisogni dei consumatori, per poter definire strategie d'impresa volta a focalizzare l'area di mercato da servire gli strumenti per garantire una efficiente gestione.

La maggior parte delle grandi aziende pubbliche di TPL identificano come proprio l'obiettivo di una trasformazione da gestori di linee a gestori, anche extra-moenia, di servizi integrati per la mobilità.

Regolatori e regolati spesso utilizzano percorsi ed interessi diversi che non sono quelli dell'utenza



*Resta al centro del dibattito
il tema delle relazioni indu-
striali da rinnovare*

Il problema di come proporsi, nei confronti del mercato di riferimento potenziale, con un rapporto qualità/prezzo tale da potersi assicurare un vantaggio competitivo nel momento in cui la scelta del gestore avverrà tramite gara, viene affrontato con politiche d'impresa che suggeriscono un percorso diverso da quello attuale con una organizzazione che trova i suoi capisaldi soprattutto nell'esercizio dei servizi.

È in questi contesti operativi, infatti, che i problemi derivanti dalla necessità di realizzare un'integrazione/coordinamento dei sistemi e servizi per la mobilità portano le attuali aziende monopoliste, almeno quelle di grandi dimensioni, a voler diventare leader nel nuovo assetto concorrenziale, sviluppando in modo sempre più deciso una politica che è al tempo stesso di outsourcing e di alleanze strategiche. L'obiettivo finale di queste aziende può essere identificato nel diventare capaci di coniugare i vantaggi della concentrazione di risorse, che permette di aggredire le diseconomie di scala, con quelli derivanti dall'essere gruppo, proponendosi come un'organizzazione in network, che permette di perseguire economie nell'impiego delle risorse con avanzati sistemi anche informatici e telematici (vedi FLIX Bus).

In questa chiave possono essere letti i processi di terziarizzazione in corso, che attualmente coinvolgono prevalentemente le attività manutentive, ma in un prossimo futuro vi saranno sempre più coinvolte altre attività emergenti della filiera mobilità (sistemi tariffari integrati, commercializzazione dei titoli di viaggio, comunicazione e informazione, promozione e pubblicità, ecc.) rispetto alle quali si vanno aprendo nuove aree di business.

Se questo è il quadro di riferimento qual è la posizione dei lavoratori che operano ancora secondo schemi de-contestualizzati?

In tutti i casi resta il tema irrisolto delle relazioni industriali il cui processo di riforma non è stato mai affrontato in modo compiuto lasciando in mezzo al guado ogni progetto di riforma del TPL.

Le grandi aziende pubbliche di TPL oggi aziende per la mobilità in molte città italiane sono tutte sovrastrutturate e ad impiego squilibrato di personale, che devono affrontare il tema di fondo che è quello della modalità di utilizzo dei contratti di lavoro da calibrare, a nostro avviso, in relazione alle singole specifiche funzioni:

- movimento;
- manutenzione;
- amministrazione;

per citare solo quelle più rilevanti, assicurando alle aziende quella possibilità che viene richiesta dalle esigenze della domanda che è sempre meno conosciuta ed è molto forzata verso il trasporto pubblico che ormai è diventato quasi residuale nelle politiche di scelta del cliente sotto il vincolo dei livelli di redditività e dei livelli di affidabilità richiesti. È rilevante in questo percorso il ruolo dei regolatori, che deve fornire delle dead line chiare e compiti rispondenti alle esigenze dei clienti-utenti.

UN NUOVO QUADRO NORMATIVO

Il ruolo che devono avere le norme per regolare i diversi settori dei trasporti si dibatte ancora tra regolare e regolamentare.

Regolare significa definire regole di mercato, che fissano condizioni eque per l'efficienza della offerta e massima soddisfazione della domanda.

Regolamentare significa assegnare ad una norma (legge, decreto), ecc. il compito di *registrare condizioni operative di settore che possono essere collocate in logiche di mercato diverse*, ovvero monopolio, oligopolio, concorrenza perfetta o imperfetta, ecc.

Il percorso delle norme è stato portato avanti a "singhiozzi": la Legge 151/1981, emanata per regolare, è stata una buona legge, gestita dallo Stato e attuata con molte varianti dalle Regioni poi è stata abolita e da anni assistiamo ad un immobilismo normativo che riguarda le regole per il mercato dei servizi di TPL.

Il nostro sistema legislativo dispone di raffinati giuristi che vengono richiesti dei loro saperi solo per consentire di riparare i danni fatti da "azzeccagarbugli" che sono sempre più numerosi.

Poi ci sono gli "imbalsamatori" delle norme, che sono capaci di tenere fermi processi normativi anche per decenni!

Le norme per regolare il settore dei trasporti devono tenere conto che manca l'orientamento al cliente!

Il risultato è che ogni anno, non si perde occasione per fare un "lifting" delle norme per



il TPL, mentre le aziende continuano il loro servizio per "mantenere" programmi di esercizio senza alcun orientamento al cliente.

Potremmo continuare con un "manifesto" delle norme mancate, ma anche per suggerire le norme che servono, per ridare al settore dei trasporti il ruolo che gli compete, che è quello di essere motore dell'economia.

Il quadro normativo che abbiamo disponibile rapportato al linguaggio motoristico possiamo definirlo EURO 0, ovvero che produce solo maggiori costi per lo Stato, per gli operatori, per i cittadini.

In questo quadro di insieme certamente non basta il ruolo dei saperi.

Per anni abbiamo "inseguito" come ricercatori le politiche possibili!

Siamo partiti dalla programmazione e pianificazione degli interventi necessari per un assetto delle reti dei trasporti.

Abbiamo richiamato l'attenzione, successivamente aprendo una seconda fase, sulla gestione delle aziende chiamate a sviluppare i servizi operando una analisi multi-scalare e in quel quadro di insieme abbiamo affrontato il tema finanziario per gli investimenti e per l'esercizio che resta ancora irrisolto.

Alla fine ogni sforzo, è stato vanificato da un quadro normativo incerto nei confini applicativi e nei processi regolatori.

La convinzione è che ormai il sistema dei trasporti va regolato sulla base di politiche economiche supportate da un forte orientamento ai mercati dei consumi avendo chiaro il punto focale del problema, ovvero che i comportamenti dei clienti-utenti rispondono a forti pressioni psicologiche ed emotive dettate da uno stile di vita che determina una domanda sempre più erratica e che occorrono politiche economiche di intervento e non più settoriali.

I temi base da affrontare sono i **7 peccati capitali** del settore:

- **Infrastrutture del trasporto pubblico locale** poco connesse e scarsa accessibilità ai territori.
- **Ridotta quota di mercato del trasporto collettivo** nelle città e nelle aree metropolitane.
- **Presenza di capacità inutilizzata** (in misura assai maggiore che nei paesi europei più virtuosi).
- **Costi operativi per bus/km tra i più alti d'Europa**; ricavi da traffico, al contrario, tra i più bassi d'Europa.
- **Le risorse pubbliche per il settore** non sono né abbondanti né scarse, a priori, sono semplicemente date con modalità tutt'altro che incentivanti.
- **La politica tariffaria del settore non segue alcuna logica regolatoria.**
- **Il settore non è coperto da un sistema di ammortizzatori sociali** che difenda i lavoratori coinvolti in ristrutturazioni industriali.

Quale deve essere a questo punto il fronte di intervento?

Per una operazione di rilancio del trasporto pubblico locale occorre agire su quattro fronti:

- ripristino della razionalità economica - rapporto equilibrato costi-ricavi-sussidi;
- ordinato funzionamento dell'assetto istituzionale - ricentralizzare il ruolo dello Stato;
- regime efficace di contratti di servizio stipulati sulla base di conoscenze reali e non virtuali dei mercati
- applicazione dei costi standard quali costi di riferimento cui legare incentivi e disincentivi.

Il ruolo dei quadri resta a nostro avviso fondamentale e la remunerazione variabile dei dirigenti deve essere collegata, diversamente da quanto avviene oggi, alla performance fissata dai contratti di servizio.

Tale elemento deve costituire un incentivo concreto anche per i quadri-funzionari che sono al centro del servizio e della soddisfazione dei bisogni della clientela. Occorre una forte variabile remunerativa che va fissata per le risorse umane impegnate in ogni specifica funzione: movimento, manutenzione, ecc. secondo un organigramma che definisce ruoli e funzioni definite.

UN NUOVO SISTEMA PER IL GOVERNO DEL TPL

Abbiamo definito nel corso degli anni un modello che parte dalle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio di trasporto pubblico locale da realizzare stabilendo co-

Per i quadri definire ruoli, compiti e funzioni ma anche una variabile remunerativa

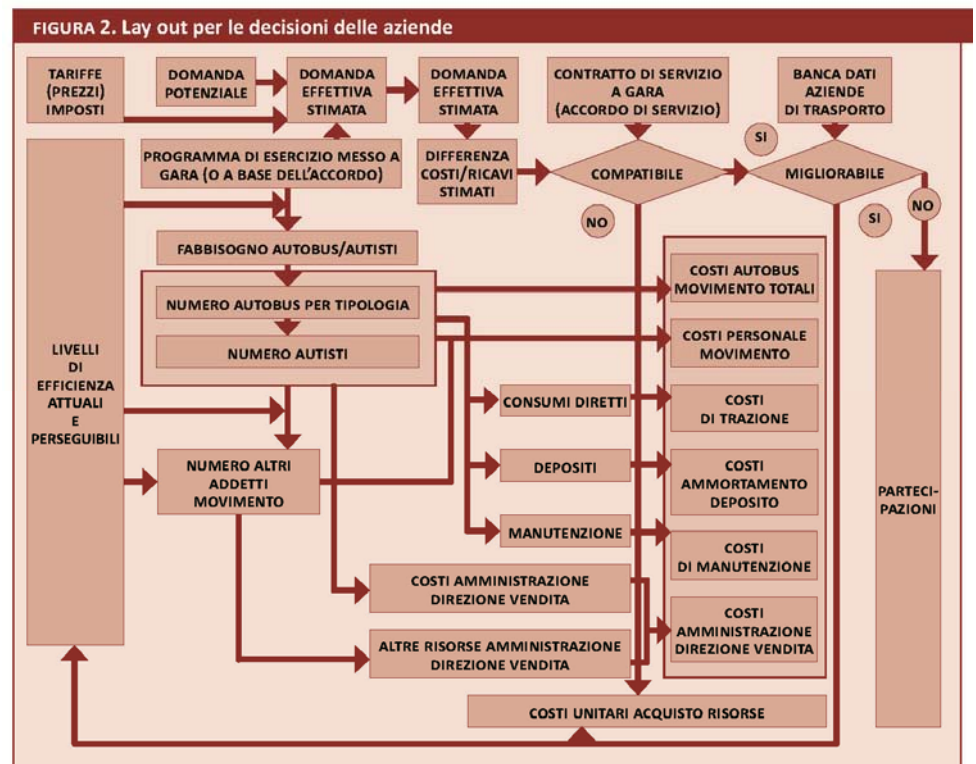
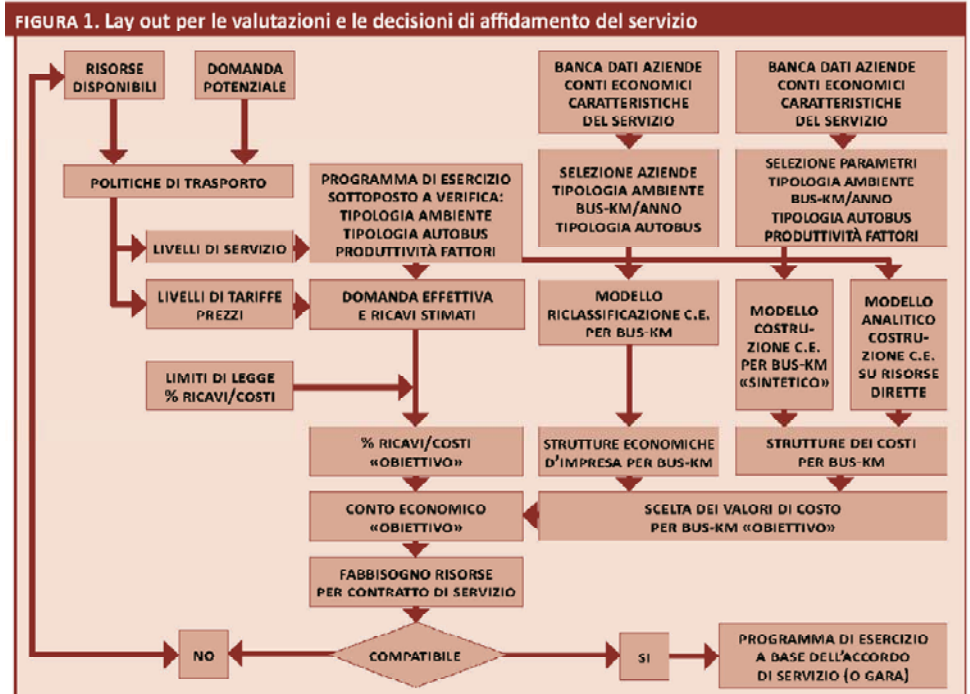


Due percorsi da attivare per
fare dialogare Aziende ed
Enti locali

sti e prezzi.

Si tratta quindi di un sistema di supporto alle decisioni utile sia a livello politico e strategico, che operativo.

È un processo decisionale coerente capace di far interagire gli attori del TPL: il regolatore, i regolati.



Fonte: Giordano Editore, "La liberalizzazione del Trasporto pubblico locale tra regole e mercato" di Rocco Giordano, Settembre 2017



È su questo nuovo schema operativo e di confronto che va definito, ampliando l'analisi anche ad altre funzioni, quali gestione della sosta, delle contravvenzioni, della rete dei servizi informativi, che va definito il ruolo rilevante dei quadri.

ROCCO GIORDANO

rocgior@libero.it

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Costantinian University di Providence (Usa). 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.



COSTI MINIMI PER L'AUTOTRASPORTO E GIUSTO COMPENSO

Una metodologia per il calcolo dei costi minimi

di SAM BENNET

Prima delle festività di Natale c'è stato uno scambio di opinioni sul tema del riconoscimento del giusto compenso anche per il settore dell'autotrasporto. Le posizioni non sono risultate univoche per un dichiarato dissenso da parte di Giuseppe Mele.

Questo ci ha indotto a riprendere il tema con qualche riproposizione tecnica.

Non siamo abituati ad "attizzare" il fuoco della polemica, ma alcune prese di posizione su temi oggettivamente rilevanti chiedono chiarezza per quanti sono meno informati, ma direttamente coinvolti nel settore economico di loro interesse e che riguarda gli addetti ai lavori del settore dell'autotrasporto.

Da anni è al centro di un dibattito il tema dei costi minimi da riconoscere al settore dell'autotrasporto che non riesce a trovare però la giusta via d'uscita, a nostro avviso per la mancanza di due pre-condizioni:

- una buona normativa di regolazione e non di regolamentazione del mercato; va letta attentamente anche sul piano applicativo;
- una assistenza "sana" alle imprese che vogliono essere competitive, vogliono strutturarsi, vogliono adeguarsi alle regole del mercato europeo e abbandonare l'assistenzialismo, fornendo loro strumenti formativi, tecnologici, per poter essere in grado di evolversi verso la logistica ed essere interlocutori affidabili della domanda.

Per questo abbiamo riaperto i nostri fascicoli, per riproporre ai nostri lettori due esperienze importanti che furono avviate in seno al Comitato Centrale dell'Albo, prima della riforma che lo ha strutturato in seno al Dipartimento Trasporti Terrestri legate alla riforma e al calcolo dei costi di riferimento per il settore. Nella logica che i costi calcolati vanno letti e accettati univocamente dalla domanda e dalla offerta con norme che siano in grado di dare certezza e non alimentare i già fallimentari Tribunali; fortunatamente la Corte costituzionale in modo corretto e trasparente ha ritenuto la legge equa, applicabile e aggiungiamo noi anche come strumento di regolazione del mercato.

In questo quadro abbiamo contestualizzato anche una nota di chiarimento che il Prof. Zunarelli, cui dobbiamo riconoscere il testimone di esperto giuridico del settore, che abbiamo riportato nel riquadro che segue scritta nell'anno 2010.

Il calcolo dei costi minimi che chiameremo di riferimento, diversi dai costi di esercizio, ovvero costi, che a meno dei costi di struttura, sappiamo sono diversi in relazione alla capacità di organizzazione delle aziende.

È questo che determina la differenza tra costi minimi operativi e costi di esercizio. Nell'art. 83 bis non è mai richiamato né il calcolo dei prezzi e né quello delle tariffe, ma più correttamente i costi minimi, limite al di sotto del quale il corrispettivo non può scendere senza compromettere la copertura di spese di esercizio vitali per l'esistenza stessa dell'impresa e per la sicurezza dei mezzi su strada e sul mondo del lavoro.

La sordità a non voler accettare questi concetti elementari ha portato a "inasprimenti" sul piano interpretativo tale da compromettere l'efficienza delle aziende anche le più strutturate che ormai hanno pochi margini per ammodernizzarsi e fare quel salto di qualità che impone il mercato.

A distanza di anni facciamo la cronistoria di quelli che furono i principi ispiratori del regolamento di applicazione della Legge 298/74; il regolamento che fu approvato dopo 8 anni e che ha creato non poche distorsioni nel mercato dei servizi!

Non sfuggono alla memoria del Prof. Rocco Giordano le riunioni tenute a via Sallustiana 26, nella sede del Centro Studi sui Sistemi di Trasporto, dove si incontravano i rappresentanti di Confindustria e precisamente la delegazione guidata dal Dr. Sarzina ed il Prof. Mario Del Viscovo, allora Segretario del Centro Studi sui Sistemi di Trasporto, Associazione senza scopo di lucro, per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I costi di riferimento è l'unica strada per regolare il settore dell'autotrasporto



La voce del giurista: non è una norma dirigista, ma serve per un corretto operare del mercato

ANNO 2010: IL DIBATTITO CONTINUA

Illustre Direttore,

Ho letto con vivo interesse i rilievi in merito al recente intervento del Governo sull'autotrasporto di merci apparsi su *Il Sole* del 17 luglio (a firma di Giorgio Santilli), l'intervista al riguardo rilasciata da Andrea Boitani (*Il Sole* del 18 luglio) nonché le osservazioni del Presidente dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, tutti caratterizzati da toni estremamente critici nei confronti del provvedimento.

È mia convinzione che agli Autori di tali valutazioni, ad alcuni dei quali sono legato da vincoli di stima ed amicizia di lunga data, siano sfuggite alcune peculiarità del settore dell'autotrasporto di merci e della relativa disciplina, che giustificano pienamente il recente intervento normativo. È noto che il mercato dell'autotrasporto, caratterizzato da un grande squilibrio di forza contrattuale tra i committenti ed i vettori, è stato retto per decenni (anche a livello comunitario) da un sistema di tariffe obbligatorie. Con un atto di indubbio coraggio, con la Legge n. 32/2005 ed il successivo D.Lgs. n. 286/2005, il legislatore ha ritenuto di superare tale assetto, promuovendo "la liberalizzazione regolata dell'attività di autotrasporto". Accanto alla libera contrattazione dei prezzi, si sono così introdotti una serie di interventi finalizzati a garantire la correttezza dei comportamenti da parte di tutti i soggetti partecipanti alla filiera del trasporto, quali l'incentivazione della conclusione dei contratti in forma scritta, il concorso della responsabilità del committente con quella del vettore in caso di violazione delle norme poste a tutela della sicurezza stradale e la codificazione a livello provinciale degli usi e consuetudini nel settore, anche in materia di corrispettivi.

A distanza di un quinquennio, l'esperienza ha dimostrato che alcuni degli indicati interventi di regolazione non hanno dato i risultati auspicati, vuoi per la tendenza di molti committenti a traslare sugli autotrasportatori le sanzioni pecuniarie subite, vuoi per l'oggettiva difficoltà (nonostante i lodevoli sforzi delle autorità a ciò preposte) di reprimere i comportamenti di imprese (italiane e straniere) disposte ad eludere le normative fiscali, previdenziali e in materia di sicurezza, pur di mantenere la propria presenza sul mercato, vuoi, in taluni casi, per l'oggettiva difficoltà degli interventi sul piano tecnico. Si è, quindi, posta l'esigenza di completare l'opera di riforma attraverso nuovi strumenti più incisivi, idonei a garantire la correttezza concorrenziale dei comportamenti delle imprese e, ad un tempo, la sicurezza della circolazione stradale.

È precisamente in questa ottica che va considerato l'intervento posto in essere dal Governo, che da un lato impedisce taluni comportamenti palesemente abusivi della libertà contrattuale (si pensi alle clausole con cui non di rado si indicano in svariate ore i tempi di attesa per la caricazione e la scaricazione della merce cui i vettori sono tenuti senza specifico compenso), dall'altro introduce meccanismi di verifica della congruità delle voci di costo, al fine di evitare che le imprese siano indotte ad operare in condizioni non idonee a garantire il rispetto della sicurezza (oltre che della regolarità fiscale e contributiva). Si noti che ci si trova di fronte ad un tema non nuovo per il nostro legislatore, che, ad esempio, ha previsto, all'interno della disciplina degli appalti pubblici, l'obbligo della verifica delle offerte anormalmente basse, che, laddove non ne sia dimostrata la sostenibilità economica nel puntuale rispetto della normativa vigente, devono essere escluse dalla gara. L'introduzione dei c.d. "costi minimi di sicurezza" si ispira, sostanzialmente, agli stessi principi di penalizzazione delle imprese che non operano (o che approfittano di quanti non operano) correttamente sul mercato, che vengono adattati alle specificità del mercato dell'autotrasporto, con il coinvolgimento delle associazioni rappresentative dei vettori e dei committenti (quali soggetti maggiormente in grado di valutare l'effettivo livello dei costi minimi di sicurezza in ciascun comparto dell'autotrasporto) e, in via suppletiva, degli organismi pubblici preposti al settore. Come ben si vede, non si tratta di un intervento di carattere dirigistico, ma di uno stimolo concreto al corretto operare del mercato, che mira a completare il disegno, avviato nel 2005, di liberalizzazione regolata del settore dell'autotrasporto di merci.

Stefano Zunarelli, Professore ordinario di diritto dei trasporti dell'Università di Bologna



Il resoconto di quell'incontro sarebbe lungo e tedioso, ma certamente esemplificativo della "imposizione" da parte della Associazione Confindustria di tariffe calcolate su aziende che avevano mediamente 7 veicoli da 20 tonn. e 10 dipendenti.

La realtà era che le aziende mediamente disponevano di 2,5 veicoli e 3 dipendenti!

Lasciamo al lettore ogni giudizio di merito!

Memori di quella esperienza a distanza di anni, con la riforma dell'autotrasporto, era stato messo a punto un metodo di calcolo che consentiva al regolatore, lo Stato, di definire i costi di riferimento e che riproponiamo ai nostri lettori convinti che resta la strada maestra da percorrere!

UNA METODOLOGIA DISPONIBILE DA AFFINARE

Nel corso degli anni sono stati messi a punto sistemi di valorizzazione economica dei servizi in grado di evidenziare i costi diretti che le imprese di trasporto sostengono per l'erogazione stessa dei servizi di trasporto. La funzione di costo definita per il calcolo tiene conto di alcuni elementi fondamentali quali le risorse specificamente utilizzate per l'erogazione del servizio di trasporto (autista, veicolo ecc), le condizioni di inizio e di fine dei servizi di trasporto (tempo di attesa al carico/scarico, tempo carico/scarico, ecc) e i driver di costo del servizio di trasporto (tempo, distanza e condizioni d'uso delle infrastrutture), con possibilità di verifica e personalizzazione in relazione alla specificità dei servizi.

Il modello non considera i costi indiretti di produzione del servizio (ricovero mezzi, rifornimenti, programmazione dei servizi di trasporto, gestione delle risorse dirette, ecc), i costi amministrativi, i costi commerciali ed i costi generali (ciascuno dei quali comprende - come accade peraltro anche per i costi diretti e per quelli indiretti di produzione - costi di personale, di ammortamento delle strutture impiegate, per acquisti di servizi o risorse correnti ed altri eventuali costi specifici).

La scelta adottata si collega al fatto che i costi indiretti sopra richiamati hanno dimensioni estremamente diverse da azienda ad azienda e non prestano, perciò, ad essere stimati sulla base di funzioni. Basti pensare quanto è diversa da caso a caso la numerosità degli addetti rispetto alle diverse attività di struttura.

Tuttavia, un metodo sintetico attraverso cui le singole imprese possono sviluppare la stima del "costo pieno" di uno specifico servizio consiste nel moltiplicare il costo diretto derivato dal modello per il rapporto tra il totale dei costi aziendali ed il totale dei costi diretti rilevati nell'azienda in un determinato arco di tempo. Una proxy adeguata di tale rapporto può essere derivata dal conto economico, che, a seconda delle prassi aziendali, può essere quello dell'esercizio precedente l'epoca in cui si realizza la stima, quello oggetto della più recente rilevazione sub-annuale o un budget adeguatamente predisposto per l'esercizio in corso.

Le procedure di calcolo dei costi

Per quanto attiene alle risorse, queste sono state individuate nell'autista, nel veicolo, negli elementi necessari per consentire il movimento del veicolo (pneumatici, carburante e manutenzioni) e, infine, nelle infrastrutture, per tutti i casi in cui l'uso di queste sia a pagamento (costi di accesso, pedaggi, ecc.).

Per quanto attiene al servizio, l'inizio è stato individuato con il momento in cui il mezzo e l'autista sono sul luogo di carico disponibili per la realizzazione delle operazioni di carico, mentre la fine del servizio è stata collocata con il termine delle operazioni di scarico. La metodologia utilizzata è quella dell'Activity Based Costing, un metodo di analisi dei costi che fornisce dati sull'effettiva misura dei costi sostenuti per la realizzazione di ciascun prodotto o servizio venduto indipendentemente dalla struttura organizzativa dell'intera impresa. Nell'analisi sono state comprese: l'attesa per l'inizio delle operazioni di carico, il tempo di realizzazione delle operazioni di carico, il trasporto su strada fino al luogo di consegna, l'attesa per la realizzazione delle operazioni di scarico, il tempo di realizzazione dello scarico.

Per quanto attiene, infine, ai driver di costo del servizio di trasporto, sono stati individuati tre driver di accumulazione dei costi diretti del servizio: il tempo trascorso dall'arrivo del mezzo sul luogo di carico (e di inizio dell'attesa per lo svolgimento di tale operazione), fino alla consegna a destinazione (dopo lo svolgimento delle operazioni di scarico e con la disponibilità delle risorse per un nuovo servizio di trasporto), i chilometri percorsi dall'origine alla destinazione e le condizioni d'uso dell'infrastruttura strada-

*I numeri quando li strizzi
senza demagogia e
opportunismo parlano*



La metodologia può essere
efficiente e migliorata per
una impostazione di
contabilità industriale

le (condizioni d'accesso, pedaggi, ecc.)

La Funzione di Costo

Sulla base delle analisi sviluppate (a tavolino e mediante colloqui con operatori marittimi e con i responsabili dell'elaborazione software), sono stati definiti i punti che seguono.

La funzione generale del costo diretto del servizio di trasporto merci da "A" a "B", è stata definita nella maniera che segue:

$$C_d(A-B) = \sum C_{d/h} * nh(A-B) + \sum C_{d/km} * nkm(A-B) + C_{da}(A-B)$$

Dove:

- $C_d(A-B)$ = Costo diretto del servizio di trasporto da A a B
- $\sum C_{d/h}$ = Sommatoria dei costi unitari (per ora di servizio) di uso delle risorse di trasporto il cui impiego è funzione del tempo
- $n.h(A-B)$ = numero di ore necessarie per il carico in A, trasporto da A a B e scarico in B
- $\sum C_{d/km}$ = Sommatoria dei costi unitari (per kilometro) di uso delle risorse di trasporto il cui impiego è funzione dei km. percorsi
- $n.km(A-B)$ = numero di kilometri necessari per compiere il percorso da A a B
- $C_{da}(A-B)$ = Sommatoria degli altri costi diretti connessi al servizio di trasporto da A a B a carico del trasportatore (pedaggi, oneri, ecc.) (*)

Nel considerare nell'analisi il caso del trasporto marittimo ro-ro e/o del passaggio ai valichi è necessario passare ad una formula più complessa, del tipo:

$$C_d(A-A_n) = \sum_{i=n}^n C_d(A_i - A_{i+1})$$

In tale formula, il servizio da A a A_n è composto da n servizi elementari.

I servizi elementari che compongono il servizio complessivo, peraltro, sono differenziati e resi riconoscibili all'interno del software a seconda della situazione specifica considerata.

Nel caso di *servizi di trasporto solo stradali* vengono utilizzati gli archi stradali inseriti nel software.

Nel caso di *servizi con passaggio marittimo*, sono stati:

- individuati i centroidi che rappresentano i porti (indicati con i pedici i, k, ecc.);
- definita, per tutti i servizi che terminano in tali centroidi, una "scheda delle attività" (scheda dei dati elementari del servizio e della tratta) che non comprende lo scarico delle merci e le relative attese;
- definita, per tutti i servizi che originano e arrivano in tali centroidi, una "scheda delle attività" che considera le operazioni, i tempi ed i costi di imbarco e non comprende, invece, le attività ed i costi relativi al consumo di carburante per trazione ed alle operazioni di carico, scarico ed i relativi tempi di attesa;
- definita, per tutti i servizi che originano dai centroidi portuali ed arrivano in "normali" centroidi terrestri, una "scheda delle attività" che non comprende il carico delle merci ed i relativi tempi di attesa;
- nel caso di trasferimenti marittimi che hanno come punto di arrivo porti stranieri, il tratto di attraversamento A_i-A_k rappresenta l'ultimo segmento considerato.

Nel caso dei *servizi con attraversamento dei valichi*, sono stati:

- individuati i centroidi che rappresentano l'ingresso ai valichi dal lato italiano;
- definita, per tutti i servizi che terminano in tali centroidi, una scheda che non comprenda lo scarico delle merci e le relative attese;
- definita, per i servizi di attraversamento dei valichi, una scheda ad hoc che consideri le operazioni, i tempi ed i costi di accesso e di attraversamento al valico, senza considerare, perché assenti, le operazioni di carico, scarico e relativi tempi di attesa e costi;
- nel caso dei valichi, il tratto di attraversamento A_i-A_k rappresenta l'ultimo segmento considerato.

Viene infine definita una scheda di raccolta generale (scheda-base) dei dati di servizi di trasporto sia stradale, sia con passaggio marittimo, sia con passaggio di valichi.



Il programma di stima e simulazione dei costi opera in maniera tale da riconoscere automaticamente la scheda da applicare in funzione della natura dei centroidi di partenza e di arrivo e calcola il costo dei servizi a partire dalla scheda-base che ingloba i dati relativi alla singola scheda considerata.

Avendo comprovato che le tariffe di trasbordo marittimo sono collegate alla lunghezza del mezzo, è risultato necessario aggiungere alle informazioni standard sui mezzi di trasporto, le informazioni relative alla lunghezza del trattore, del semirimorchio, dell'autocarro e del rimorchio.

Per quanto attiene al costo del personale, sulla base di colloqui avuti con rappresentanti ed esperti delle associazioni di categoria, è emerso che il costo dell'autista, eventualmente impegnato nell'accompagnamento del mezzo durante il tragitto marittimo, è considerato "tempo di disponibilità" e non "orario di lavoro". Nel modello il costo del tempo di disponibilità è compreso nella forfettizzazione annuale dello straordinario utilizzata per valorizzare il costo orario delle ore di lavoro in senso stretto; pertanto, il tempo ed il costo di un eventuale accompagnamento del mezzo non sono stati computati come costi "ad hoc"; il loro impatto sul costo del lavoro può essere considerato, eventualmente, aumentando il numero di ore annue di straordinario forfettizzato.

Le caratteristiche di un metodo di valorizzazione: adattabilità e flessibilità

Lo sviluppo di una serie di simulazioni ha consentito di evidenziare che, nell'ambito delle risorse e dei relativi costi considerati nel modello, le variabili che mostrano i più elevati livelli di impatto sul costo diretto dei servizi di trasporto sono: il costo del carburante ed i relativi consumi; il costo annuo ed il numero di ore annue di servizio effettivo delle risorse il cui costo è funzione del tempo: autisti e veicoli; la velocità del veicolo; i tempi di attesa (fila) e di carico/scarico.

Al di là delle singole voci, il modello di stima dei costi presenta due caratteristiche fondamentali che possono essere definite di adattabilità e di flessibilità.

La prima caratteristica si deve al fatto che il modello può fornire sia stime basate su dati "standard" che stime del costo dei servizi di trasporto basate su dati "personalizzati" diversi da quelli standard.

Le stime "standard" utilizzano informazioni anch'esse qualificabili come "standard" sia per quanto riguarda gli autisti sia per ciò che riguarda i veicoli utilizzati, sia, infine, per ciò che riguarda il rapporto autisti/mezzi impiegati nel servizio.

I dati "standard" sono in ogni caso diversi a seconda della filiera e della dimensione del mezzo in termini di tonnellate di portata.

Le stime "personalizzate", invece, possono essere ottenute inserendo nelle diverse schede del modello i dati relativi alle risorse specificamente impiegate. Tali dati riguardano, in particolare, i dati di base dell'autista impiegato nel servizio (livello retributivo, scatti di anzianità, straordinario forfettizzato, ecc.) ed i dati elementari relativi al veicolo utilizzato nel servizio (costo di acquisto netto d'iva, vita programmata ecc.).

La seconda caratteristica del modello (flessibilità) riguarda il dettaglio delle informazioni riguardanti le diverse risorse impiegate. Il modello, infatti, non si basa su valori intermedi, quali potrebbero essere, ad esempio, il costo orario dei dipendenti o il costo annuo di un mezzo (la cui stima richiederebbe all'utente delle analisi esterne al modello e precedenti al suo impiego), ma considera per entrambe le risorse tutti i dati elementari da cui dipende il costo, quali possono essere, per i primi, paga base, scatti di anzianità, numero di ore e giorni di straordinario, ecc. e, per i secondi, costo di acquisto, vita media in anni e chilometri, oneri annuali, chilometri percorsi con un treno di gomme, ecc.

In considerazione della durata del servizio specificamente considerato, dal modello vengono stimate, sulla base degli accordi contrattuali, le soste dell'autista ed i relativi costi relativi allo stesso autista ed al mezzo; ma possono essere inserite dall'utente le informazioni specifiche riguardanti l'impiego eventuale di un secondo autista ed i dati specifici relativi all'uso di infrastrutture a pagamento (pedaggi, costi di accesso, ecc.)

Il modello di stima dei costi dei servizi di trasporto, infine, proprio per il numero particolarmente elevato di informazioni elementari di input consente di sviluppare anche delle simulazioni, per l'ipotesi frequente in cui l'operatore voglia verificare, prima di realizzare un servizio specifico, le condizioni di convenienza dell'offerta ricevuta o il prezzo da richiedere sotto diverse condizioni di espletamento del servizio (veicolo impiegato, autista dedicato al servizio, tempi massimi di attesa al carico/scarico, ecc.). In tali casi il costo diretto rappresenta un minimo assoluto che non consente di coprire i costi di

Le caratteristiche del metodo di valorizzazione dei costi sono adattabili e flessibili



Il regolatore deve poter impostare metodologie di questo tipo per le politiche di settore

struttura dell'azienda; per ottenere un prezzo che copra anche questi ultimi costi (di struttura), al dato emergente dal modello dovrà essere opportunamente aggiunta una percentuale di ricarico volta a stimare il costo pieno.

Il conducente, i veicoli e il carburante: come sono strutturati i costi : una esemplificazione

I dati relativi al conducente comprendono tutte le componenti elementari del costo aziendale e ne considerano l'impatto sul costo orario, che rappresenta l'informazione elementare introdotta nel modello di elaborazione, facendo riferimento ad un conducente con tre scatti di anzianità, che ha un impiego prevalentemente extra-urbano su lunghe distanze. In tal senso sono consistenti sia il numero di ore di straordinario svolte in un anno, sia i rimborsi per trasferte connesse all'impiego degli autisti per percorsi di lungo raggio. Questa formulazione della scheda base di retribuzione del conducente è stata associata all'impiego di mezzi di trasporto di 44 tonnellate di portata; le ore di straordinario ed i rimborsi per trasferte sono stati, invece, opportunamente ridotti in corrispondenza con l'impiego di mezzi di portata inferiore alle 44 tonnellate. Mezzi di minore portata sono impiegati, infatti, soprattutto per trasporti di minore raggio se non addirittura di tipo misto extra-urbano ed urbano.

Extraurbano

Percorso Extraurbano

Minimo tabellare	16948,44	Indennità integrativa regionale	692,52	N° 3 scatti anzianità	892,44	1° Totale	18533,4
13° e 14° mensilità	3088,9	ROL Pagati	330,95	Festività sopprese	294,18		
Mobilità/infortuni	661,91					Totale sog a contributi	22909,34
Contributi	10080,11					3° Totale	32989,45
Accantonamento TFR	1601,65	Rivalutazione accant.to	300,63				
Straordinario	5677,22	Trasferte	7700,44			Costo Totale	48269,39
N. ore lav ordinarie	2222	N. ore di lavoro straordinarie	330			tot ore di lavoro (11 mensilità)	2552
Recuperi di spesa	0					Costo Orario	18,914337
						Costo Orario Netto	18,914337

salva chiudi

Maschera conducente

Le informazioni sui costi standard prevedono anche i veicoli impiegati, articolati per filiera e per dimensione. Di questi vengono rilevati alcuni dati elementari, che consentono di evidenziare il costo d'uso dei pneumatici (computato tra i costi funzione dei chilometri percorsi) ed i costi di manutenzione (anch'essi rapportati ai chilometri percorsi).



Maschera costo veicolo

Costi Veicolo

FILIERA: REFRIGERATI AGROALIMENTARI

Scegliere la combinazione: Autoarticolato

Scegliere la tipologia del veicolo: Semirimorchio

Modello: STANDARD

Costo veicolo | Costo Fisso | Costo Manutenzione | Altri costi

Tipo: SEMIRIMORCHIO

Modello: STANDARD

Marca: STANDARD

Lunghezza veicolo: 0

Pz. di acquisto del mezzo €: 65000

Portata PPT: da 20 a 44 ton

IPT €: 0

Spese e tasse di immatricolazione €: 0

Altre tasse €: 0

Altre spese di acquisto (allegamenti):

TOTALE COSTO DI ACQUISTO €

recupero di spesa €

COSTO DI ACQUISTO NETTO €

Maschera costo fisso

Costi Veicolo

FILIERA: REFRIGERATI AGROALIMENTARI

Scegliere la combinazione: Autoarticolato

Scegliere la tipologia del veicolo: Semirimorchio

Modello: STANDARD

Costo veicolo | Costo Fisso | Costo Manutenzione | Altri costi

Spese fisse annue: TASSE

Tasse circolazione/possesso: 0

Certificato ATP: 0

SSN: 0

altre: 1500

Spese fisse annue: ASSICURAZIONI

RCA: 20

Furto/incendio: 15

Maschera costo manutenzione

Costi Veicolo

FILIERA: REFRIGERATI AGROALIMENTARI

Scegliere la combinazione: Autoarticolato

Scegliere la tipologia del veicolo: Semirimorchio

Modello: STANDARD

Costo veicolo | Costo Fisso | Costo Manutenzione | Altri costi

*annuo (indipendente da Km percorsi): 1200

Pericorrenza di allineamento: 150000

*collegato alla percorrenza:

Costo complessivo corrispondente: 1200

TOTALE COSTI DI MANUTENZIONE a Km: 0,008

recupero di spesa: 0

COSTI DI MANUTENZIONE a Km NETTI: 0,008

n° pneumatici: 6

costo treno nuovo: 2400

costo di ogni ricopertura: 0

n° ricoperture di pneumatici: 0

Pericorrenza totale (nuovi + ricoperti): 250000

TOTALE COSTI D'USO PNEUMATICI a Km: 0,0096

recupero di spesa: 0

COSTI D'USO PNEUMATICI a Km NETTI: 0,0096

Assicurazione legata alla percorrenza: 0

altre: 0

TOTALE ALTRI COSTI a Km: 0

recupero di spesa: 0

ALTRI COSTI a Km NETTI: 0

Maschera altri costi

Costi Veicolo

FILIERA: REFRIGERATI AGROALIMENTARI

Scegliere la combinazione: Autoarticolato

Scegliere la tipologia del veicolo: Semirimorchio

Modello: STANDARD

Costo veicolo | Costo Fisso | Costo Manutenzione | Altri costi

Vita tecnica in anni: 12

Vita tecnica in km: 1800000

% effettiva di carico: 0

Impiego annuo n. km medi percorsi / anno: 150000

Impiego annuo n. ore in medio / anno lordo: 2500

Velocità (Km/h)

Km/h (base carico 70%-tratta extra urbana): 0

limiti di velocità nei centri abitati: 0

limiti di velocità fuori dai centri abitati: 0

limiti di velocità in autostrada: 0

Consumo carburante

litri/Gia: 0

litri/km: 0

normale: 0

centri abitati: 0

fuori centri abitati: 0

autostrada: 0

Tempi tecnici

di carico al 100%: 0,45

di scarico al 100%: 0,45

di coda (normale) al carico per la filiera: 1,30

di coda (normale) allo scarico per la filiera: 1,30

salva | chiudi

Dati elementari del veicolo

Il costo del carburante, infine, viene introdotto nel sistema come costo al netto di IVA e, rispettivamente, al lordo ed al netto di interventi governativi di supporto al settore dell'autotrasporto.

Gli altri costi connessi al servizio

Sulla base degli elementi del percorso e delle connesse informazioni relative ai chilometri ed al tempo di percorrenza, il modello consente di stimare il costo diretto del servizio di trasporto sulla base delle informazioni "standard" relative al costo dell'autista ed al costo del mezzo impiegato e, infine, sulla base del rapporto uno ad uno tra autista e mezzo.

La stima dei costi connessi al servizio passa attraverso la compilazione di una scheda in cui confluiscono tutti i dati relativi all'uso delle risorse e rilevanti per la valorizzazione.

I dati elementari di costo



Il tempo è un parametro valorizzato

Gestione itinerario

CARICAMENTO VALORI RETE STRADALE

Imposta filiera
Filiera: REFRIGERATI AGROALIME Portata: DA 20 A 44 TON

Imposta veicolo
Combinazione: AUTOARTICOLATO

TRATTORE: STANDARD SEMIRIMORCHIO STANDARD

Partenza: Acireale % di carico: 70

Arrivo: ACQUI TERME

Ora partenza: 7 OK

IMPOSTA TRATTA

Costi diretti di tratta	Attesa al carico (h,mm)	1,30
Pedaggi € 0,00	Carico mezzo (h,mm)	0,45
Rimborsi € 0,00	Attesa scarico (h,mm)	1,30
Vel. commerciale 53,11	Scarico mezzo (h,mm)	0,45
Totale ore per altre attività (h,mm)		4,30

Risultati

Tempo Percorso(h,mm)	16,29	Sosta Autista (h,mm)	1,00
Km. Percorso	1184,37	Tot. Tempo in rete (h,mm)	17,29
		Tot. ore Servizio (h,mm)	21,59
		Tot. ore compenso I° autista (h,mm)	20,59
		Tot. ore compenso II° autista (h,mm)	0,00
		Tot. ore compenso autisti (h,mm)	20,59

NUOVO PERCORSO DETTAGLIO COSTI Ricalcola

Valorizzazione del tempo

Gli elementi essenziali del servizio da rendere, derivano in parte dalla componente del modello che genera distanze da percorrere e tempi di guida necessari. Vengono aggiunte poi tutte le altre indicazioni per la realizzazione del servizio (percentuale di carico del mezzo, tempi di sosta contrattuali eventualmente necessari, pedaggi autostradali e rimborsi, ecc).

Il tempo di attraversamento della rete è collegato alla tipologia di infrastruttura che, per sua natura, consente velocità diverse e, però, ha anche limiti di velocità differenti da caso a caso. Anche il consumo di carburante, che come si è visto sopra è una delle determinanti fondamentali del costo del servizio, viene collegato non solo alla distanza da coprire, ma anche alla velocità effettiva sulla rete stradale ed alla percentuale di carico del mezzo. Altrettanta attenzione viene riservata ai tempi di coda e di carico/scarico, visto che a tali tempi si associa il costo sia del conducente che del mezzo; i dati inseriti negli spazi relativi a questi tempi modificano automaticamente i dati standard di filiera (riportati nella scheda veicolo standard) in base alle condizioni specifiche del servizio da realizzare.

Nel caso in cui la durata dell'intero servizio o la sua specifica natura richiedano l'impiego contemporaneo di due autisti è possibile inserire le ore pagate per il secondo autista: il costo relativo verrà valorizzato al costo orario standard. Data la prassi in uso nel settore, i costi di straordinario e trasferte sono forfettizzati e compresi nel costo orario.



Infine vengono rilevati nella scheda anche gli eventuali costi di uso dell'infrastruttura (anche al netto di eventuali contributi), in modo da avere un quadro complessivo delle condizioni entro cui si svolge il servizio di trasporto ed i relativi costi.

La scheda evidenzia in automatico il tempo di percorrenza del percorso programmato, il tempo aggiuntivo per soste dovute all'autista, il totale dei tempi di attesa e di carico/scarico. In conseguenza dell'insieme di tali tempi e dei chilometri complessivamente percorsi, nella scheda in esame viene riportata anche la velocità commerciale.

Il risultato delle elaborazioni

Il processo di elaborazione si sviluppa con la compilazione in automatico della scheda in cui vengono riportati i dati di costo del servizio oggetto di analisi.

I dati elementari rappresentano il valore totale di ciascuna componente di costo e sono raggruppati a seconda della variabile (driver) cui sono collegati e sono distinti perciò, come visto in precedenza, in costi collegati al tempo, costi collegati ai chilometri percorsi e, infine, altri costi, fondamentalmente legati all'uso dell'infrastruttura o alla necessità di impiego contemporaneo a pagamento di due conducenti.

Dettaglio Costi		
Itinerario di Km terrestri: 1184,37		Tempo totale terrestre (h,mm): 20,59
Partenza: Acireale		Arrivo: ACQUI TERME
Tipo: AUTOARTICOLATO		Modello Semirimorchio / Rimorchio: STANDARD
Modello Trattore / Autocarro: STANDARD		Orario di arrivo a destinazione (h,mm): 0:29
Modifica parametri Calcola Stampa		
Risultati	DEFAULT	PERSONALIZZATE
Conducente	396,89	0,00
Trattore / Autocarro	163,91	0,00
SemiRimorchio / Rimorchio	92,92	0,00
Carburante Autocarro	0,00	0,00
Carburante SemiRim. / Rimorchio	83,29	0,00
Totale costi/ore	737,01	0,00
Altri costi diretti	0	0,00
Carburante Motrice	557,38	0,00
Carburante Autocarro	0	0,00
Pneum. SemiRim. / Rimorchio	11,37	0,00
Pneumatici Trattore / Autocarro	14,54	0,00
Pneumatici Autocarro	0	0,00
Manutenzione Trattore / Autocarro	25,27	0,00
Manut. SemiRimorchio / Rimorchio	9,47	0,00
Manutenzione Autocarro	0	0,00
Totale costi/km	618,02	0,00
TOTALE COSTI	1355,03	0,00

Maschera costi del servizio

Il costo totale prodotto dalla tabella rappresenta il costo diretto di espletamento del servizio oggetto di analisi, sulla base del costo standard delle risorse posto come base all'utilizzo del modello.

Una caratteristica fondamentale del modello è rappresentata dalla possibilità di personalizzazione dei dati di base e dei relativi costi elementari (condizioni di retribuzione autista, veicolo utilizzato, tempi di attesa al carico, tempi di carico, tempo di attesa alla scarico, tempo di scarico).

In corrispondenza delle personalizzazioni introdotte, il modello produce il costo diretto del servizio. Si sottolinea ancora che per la stima di prezzi remunerativi anche dei costi di struttura è necessario moltiplicare il valore riportato dal modello per il rapporto tra

Costo standard o di riferimento del servizio



costi totali e costi diretti sostenuti dall'impresa in un periodo di riferimento ben determinato.

Elementi metodologici di valorizzazione economica dei servizi in relazione ai riferimenti normativi a preventivo e consuntivo

Tralasciando il dettame legislativo nelle sue interpretazioni relativamente ai costi minimi di esercizio, sul piano della valorizzazione economica dei servizi espressi dal settore dell'autotrasporto, si pongono molteplici elementi da valutare.

In primo luogo quali sono gli elementi che caratterizzano il costo di esercizio e quali i parametri tecnico-operativi e quali criteri e/o metodi vengono utilizzati per la valorizzazione economica.

Non senza tener conto che la valorizzazione economica del servizio è strettamente legata alla classe di portata del veicolo, alla produttività dello stesso veicolo e del conducente, relazionati questi ultimi alle fasce di distanza prevalentemente coperte, in assoluto alla percorrenza annua.

Un ultimo elemento non secondario è la filiera operativa che caratterizza uno specifico servizio.

I costi possono essere calcolati a preventivo e consuntivo. Per la consuntivazione dei costi sarà riattivato nei prossimi mesi un gruppo di lavoro di intesa con Viasat.

SAM BENNET

segreteria.giordanoeditore@gmail.com

Sam Bennett, è stagista presso la Giordano Editore ed è laureato in Economia alla Università di Bristol.



CON LA SENTENZA N. 47/2018 SONO STATI DICHIARATI LEGITTIMI I COSTI MINIMI

La nuova pronuncia della Corte costituzionale in materia di costi minimi

a cura di ARIANNA GIORDANO

Questo articolo è una sintesi tratta dal lavoro di Monitoraggio legislativo & attività istituzionale frutto della collaborazione tra ALIS Italia in Movimento e Cattaneo Zanetto & Co.

Con la nuova sentenza della Corte Costituzionale n. 47/2018 ritorna alla ribalta il tema dei costi minimi dell'autotrasporto che fino ad oggi hanno avuto una storia normativa lunga e complessa.

Per capire in che modo si è giunti alla suddetta decisione costituzionale è doveroso effettuare un excursus, ricostruendo le tappe fondamentali della loro evoluzione.

In corrispondenza dell'emanazione del Decreto legge n. 112/2008 recante *"Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione Tributari"*, si impone la questione relativa ai costi minimi nell'autotrasporto.

In particolare, l'articolo 83-bis di tale provvedimento, prevedeva che: *"Al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi [...] l'importo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio, che garantiscano, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti"*.

Il compito di procedere all'individuazione, su base mensile, dei costi minimi di esercizio era attribuito al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale vi provvedeva mediante indicazione del costo minimo di esercizio chilometrico da riconoscersi al vettore.

Tuttavia, nel periodo compreso tra il mese di novembre 2011 e l'agosto 2012, il compito di determinare i costi minimi di esercizio è stato svolto dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, organismo costituito in seno alla Consulta Generale dell'Autotrasporto (entrambi successivamente soppressi per opera dell'art.12, comma, Decreto Legge 95/2012 in materia di c.d. spending review).

Il 5 gennaio 2012, attraverso una segnalazione inviata a Governo e Parlamento, l'AGCM ha espressamente chiesto l'eliminazione delle misure che agevolano la fissazione di tariffe minime nel settore dell'autotrasporto merci su gomma.

Le motivazioni sottese a tale richiesta di modifica andavano rintracciate nella specificità del settore dei trasporti, aperto alla concorrenza senza coerenti modifiche dell'assetto istituzionale e regolatorio.

"I servizi di trasporto merci su gomma risultano spesso relativamente meno cari di quelli su ferro ma, in ragione della estrema polverizzazione del settore e delle norme che di fatto prevedono la determinazione di tariffe minime, costituiscono ancora oggi uno svantaggio competitivo per il sistema economico".

Ecco perché l'Autorità ha in più occasioni sottolineato come la determinazione di tariffe minime non rappresenti strumento idoneo a garantire il soddisfacimento di standard qualitativi e di sicurezza del servizio ma, piuttosto, "costituisca un riferimento "focale" idoneo a facilitare la concertazione dei prezzi e, dunque, la determinazione di prezzi superiori a quelli che sarebbero frutto di scelte autonome dei singoli operatori.

L'abolizione della disposizione che introduceva costi minimi di esercizio poteva, secondo l'Autorità, essere compensata dall'esercizio dei poteri di controllo e sanzionatori attribuiti dalla legge alle amministrazioni pubbliche competenti, eventualmente rafforzato da disposizioni ad hoc.

Parallelamente al procedimento instaurato dall'AGCM, sono stati presentati inoltre da svariate associazioni di committenti. Con ordinanze del 17 gennaio 2013, i giudici amministrativi hanno sospeso tali procedimenti e sottoposto alla Corte le questioni pregiudiziali inerenti all'interpretazione delle norme dell'Unione a tutela della concorrenza, libertà di stabilimento e di prestazione dei servizi al fine di valutare, nella sostanza, se la disciplina nazionale in materia di costi minimi potesse essere considerata compatibile o

La Corte costituzionale chiarisce le diverse posizioni sui costi minimi



È opportuno chiarire anche all'AGCM che i costi di riferimento incidono "il meno possibile sul corretto funzionamento del mercato"

meno con tali previsioni.

Il 4 settembre 2014, la Corte di Giustizia dell'Unione europea, si è pronunciata giudicando la determinazione di tali costi contraria al principio di libera concorrenza.

La Corte europea ha rilevato sia che l'Osservatorio incaricato di determinare i costi minimi era composto principalmente da rappresentanti di associazioni di categoria di vettori e committenti che assumevano determinazioni a maggioranza con ampio margine di discrezionalità ed autonomia, sia che tali determinazioni dell'Osservatorio erano espressione di interessi privati.

In particolare, la Corte affermava: *"Anche se non si può negare che la tutela della sicurezza stradale possa costituire un obiettivo legittimo, la determinazione dei costi minimi d'esercizio non risulta tuttavia idonea né direttamente né indirettamente a garantire il conseguimento"*.

Le Associazioni di trasportatori hanno continuato tuttavia a sostenere la necessità di imporre costi minimi; una delle argomentazioni più utilizzate sul tema è quella della finalità di tutela della sicurezza stradale e sociale, fortemente voluta e difesa dalla categoria dell'autotrasporto per garantire una sana competitività e combattere il dumping sociale e lo sfruttamento. A seguito della pronuncia della Corte UE, il legislatore italiano si è limitato, in una prima fase, a sospendere la pubblicazione dei dati relativi ai costi minimi. Successivamente, la Legge di Stabilità del 2015 (Legge 23 dicembre 2014, n. 190) è intervenuta sul tema, abrogando totalmente il sistema. In particolare, attraverso tale veicolo legislativo, sono stati completamente abrogati i primitri commi dell'articolo 83-bis, che attribuivano all'Osservatorio generale per l'Autotrasporto la competenza ed elaborare i costi minimi per i contratti non stipulati in forma scritta ai sensi dell'articolo 6 del D.Lgs. 286/05, nonché i commi da 6 a 11, che disciplinavano l'applicabilità dei costi minimi ai contratti non scritti. Sono stati infine sostituiti interamente i commi 4, 4-bis, 4-ter, 4-quater e 4-quinqües, nei quali era delineata la disciplina dei costi minimi relativa ai contratti scritti.

La nuova formulazione assunta dal comma 4 dell'articolo 83-bis ha in questo modo assunto un significato univoco, affermando che: *"nel contratto di trasporto, anche stipulato in forma non scritta, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale"*. A partire dal 1° gennaio 2015, dunque, i corrispettivi dei servizi di autotrasporto sono stati rimessi alla libera determinazione delle parti, pur nel rispetto *"dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale"*.

Un punto di svolta sulla questione è costituito dalla pubblicazione, il 21 giugno 2016, di un'ordinanza della Corte di Giustizia dell'Unione europea con cui si stabiliva che i costi minimi di esercizio determinati da un'autorità pubblica **non ostacolano** la concorrenza del mercato interno se perseguono l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale.

In particolare, la Corte affermava che: *"L'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che non osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un'amministrazione nazionale"*.

Tuttavia, sulla questione è intervenuta nuovamente l'Antitrust, che ha inviato, nel marzo 2017, una nuova segnalazione ribadendo nuovamente che, a prescindere se le determinazioni fossero disposte da un'Amministrazione nazionale o da un organismo composto da rappresentanti degli operatori economici, esse restringevano comunque la concorrenza. L'AGCM riteneva pertanto opportuno che il Ministero non procedesse ad una mera ripubblicazione del documento già oggetto del parere motivato della stessa Autorità del 2015, ma semmai ne correggesse in radice l'impostazione complessiva, individuando modalità idonee ad incidere il meno possibile sul corretto funzionamento delle dinamiche concorrenziali e di mercato.

Con la sentenza n. 47/2018, la Corte Costituzionale ha dichiarato legittimi tali costi, respingendo un ricorso presentato dal Tribunale di Lucca che chiedeva una pronuncia d'illegittimità della norma che istituisce i costi minimi d'esercizio nel trasporto su strada delle merci.

In particolare, i Giudici costituzionali hanno ritenuto che l'art. 83-bis, commi 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 e 11, del Decreto-legge n. 112/2008 non contrastino con i principi della Costituzione, citando a questo proposito il principio secondo il quale un interesse di ordine ge-



nerale può costituire una limitazione alla libera contrattazione tra le parti. Sul rispetto della Costituzione, il ricorso del Tribunale di Lucca invocava il contrasto dell'articolo 81-bis all'articolo 41 della Costituzione, ossia quello che stabilisce la libertà dell'iniziativa privata. A tale proposito i giudici costituzionali hanno risposto affermando che il principio di libertà di iniziativa economica privata deve essere bilanciato da contrapposti interessi di utilità sociale, purché l'individuazione degli stessi non appaia arbitraria e gli interventi del legislatore non prevedano misure palesemente incongrue. In tale bilanciamento, assumerebbe rilevanza l'interesse pubblico alla sicurezza della circolazione stradale che giustificerebbe la limitazione della libertà negoziale delle parti, allo scopo di garantire che il corrispettivo del vettore sia tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio. Sull'opposizione secondo cui i costi minimi non garantiscono il rispetto delle norme di sicurezza, i giudici hanno affermato che invece sono un intervento regolatorio ex ante, perfettamente compatibile rispetto alle altre disposizioni legislative, richiamate nell'ordinanza di rimessione, che disciplinano l'intervento ex post, finalizzato a reprimere la violazione delle regole di sicurezza. Hanno inoltre precisato che l'osservanza di una regola può essere assicurata non solo attraverso norme repressivo-sanzionatorie, ma anche mediante norme dirette a prevenire la violazione, rimuovendo o quanto meno riducendo l'interesse a commetterla. Come ulteriore spiegazione, la sentenza afferma che, peraltro, la fissazione in via amministrativa di costi minimi, la cui copertura deve essere garantita dal corrispettivo, non invaderebbe tutto lo spazio negoziale a disposizione delle parti, riguardando solo i costi incompressibili ed essenziali per la sicurezza della circolazione stradale. Rimarrebbero, invece, alla libera contrattazione, e quindi alla concorrenza, tutte le altre voci che incidono sulla determinazione del corrispettivo, ivi compreso il margine di profitto. Si tratterebbe di un regime non assimilabile ad una vera e propria regolazione tariffaria, la cui incidenza sulla libertà negoziale delle parti sarebbe alquanto ridotta ed ampiamente giustificata dalle descritte esigenze di sicurezza, nel pieno rispetto del principio di proporzionalità. A seguito della pronuncia di legittimità da parte della Corte Costituzionale, le principali associazioni del settore – tra cui, in primo luogo, Confartigianato Trasporti – hanno chiesto che la decisione venga applicata in modo concreto. In particolare, al fine di dare reale attuazione a quanto affermato dalla Corte e ristabilire la completa operatività dell'articolo 83-bis, dopo che la questione dei costi minimi è rimasta congelata per un lungo tempo, la richiesta del settore è la ripubblicazione sulla pagina web del Ministero dei Trasporti dei costi minimi, che ad oggi vengono aggiornati solo per quanto riguarda il prezzo del gasolio. Al fine di garantire l'operatività dell'articolo 83-bis, le Associazioni richiedono inoltre di prevedere un sistema sanzionatorio, che consenta di fare rispettare i costi minimi e i tempi di pagamento. La sentenza della Corte Costituzionale, in quanto dichiara legittima la norma, non è di per sé immediatamente applicabile: questo genere di sentenza, infatti, ha effetto soltanto tra le parti direttamente in causa. In questo caso, perché la presente pronuncia produca un effetto, è necessario che il Governo italiano e, in modo particolare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, intervenga ristabilendo i costi minimi precedentemente eliminati.

A CURA DI ARIANNA GIORDANO

arianna_giordano@libero.it

Arianna Giordano, è laureata in Giurisprudenza alla Facoltà Federico II di Napoli, dal 2005 svolge attività di consulenza e ricerca in ambito normativo dei trasporti. Dal 2007 si occupa di Formazione, tenendo docenze sulla riforma del contratto di trasporto e sulla certificazione di qualità ai fini della sicurezza nell'autotrasporto.



NON PIÙ FORMAZIONE GENERICA MA APPLICATIVI PER UNA LOGISTICA 4.0

La formazione professionale che richiede il mercato

di VINCENZO TORRIERI

Il tema della formazione è uno dei temi di politica economica che la Rivista Sistemi di Logistica ha sostenuto partendo dalle esperienze maturate negli anni e che hanno affrontato in particolare le aree di crisi delle aziende proprio sul versante delle competenze, mettendo a nudo le criticità e tracciando un nuovo percorso sulle professionalità necessarie e le modalità con cui vanno formate le nuove competenze.

L'esperienza è maturata sia assumendo la direzione scientifica di master, sia attraverso indagini di campo che hanno evidenziato in entrambi i casi la necessità di "riempire" un "vuoto" sia sul piano della organizzazione della gestione dei servizi, in particolare la pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto, ma soprattutto per le figure professionali che siano capaci di ottimizzare le risorse disponibili in prima battuta uomini (autisti) e mezzi planner, nonché tutte le altre figure in particolare quelle che si occupano di funzioni logistiche di magazzino.

La collaborazione attivata dalla Giordano Editore con l'I.T.S. di Marcanise ha dato la possibilità di mettere a fuoco alcuni temi specifici e complementarizzare le esperienze.

L'I.T.S. M.S. (Istituto Tecnico Superiore per La Mobilità Sostenibile Trasporti Ferroviaria) nasce con la finalità di conciliare il bisogno primario dell'uomo, della mobilità con la sua sostenibilità, utilizzando in modo efficiente e ragionato le risorse a disposizione.

La finalità è quella di formare tecnici specializzati nell'ambito della mobilità sostenibile, per contribuire a sviluppare innovazioni di filiera (mezzi di trasporto) e innovazioni di sistema (sicurezza, intermodalità, logistica, info - mobilità, ecc.) per muovere persone e merci in modo ecologico, economico ergonomico, sicuro e interconnesso.

La missione della Fondazione è quindi quella di progettare e attuare percorsi per il conseguimento del Diploma di Tecnico Superiore, rispondenti ai fabbisogni del sistema produttivo e formare figure professionalizzate.

La Giordano Editore srl, ha tra i suoi compiti: attività scientifica, di pianificazione e programmazione dei sistemi di trasporto orientati anche alla formazione, sostenuta da attività editoriali e comunicazione, producendo periodici, riviste, libri, notiziari, cine - giornali, manuali a supporto didattico.

Per la specializzazione post diploma e post laurea per esperti di diversi campi lavorativi legati al settore della mobilità, per la qualificazione professionale e la specializzazione alle diverse filiere produttive e di servizi.

Le attività in corso:

- **Master I livello in Trasporti, Mobilità e Logistica**, in collaborazione con «Unitelma - La Sapienza» di Roma;
- Corso di eccellenza per la specializzazione in trasporti e logistica in collaborazione con l'Università «Giustino Fortunato» di Benevento;
- Attività formative per conto di aziende private di settore;
- **Master I livello in Economia del mare, Turismo e Logistica** in collaborazione con l'Università di Salerno e l'Autorità di Sistema Napoli - Salerno.

Il programma formativo congiunto I.T.S. e Giordano Editore è sviluppato in due sezioni specifiche, una **prima parte** didattica ed una **seconda parte** costituita da Laboratori Didattici.

La prima parte si sviluppa su diversi argomenti:

- **Gestione delle imprese** di trasporti e logistica
- **Diritto** dei trasporti e della logistica
- **Economia** dei trasporti
- **Politiche** di intervento per infrastrutture e territorio
- **Sistemi** di mobilità.

La seconda parte è costituita da **Laboratori Didattici**. Il progetto, allo stato attuale, è composto da tre moduli applicativi:

- **Il tracciamento delle merci** nel trasporto intermodale

Formazione professionale e
non teorica e generica



Aiutare le imprese a rinnovarsi attraverso la formazione

- **La valorizzazione economica** dei costi nel trasporto merci su strada
- **La gestione del processo** di magazzino.

LA FORMAZIONE PROFESSIONALE ATTIVATA

Si è notato come, per le figure di alto livello, la possibilità di intervento tramite master o corsi siano limitate, soprattutto se rapportate alla situazione dei programmi formativi per i ruoli più operativi. Per questi ultimi la soluzione migliore sembra dunque quella di lasciare al "mercato della formazione" la capacità di autoregolarsi e di offrire interventi rapidi a figure il cui lato operativo è prevalente rispetto alla visione logistica in senso più ampio. Del resto, una competenza tecnica è necessariamente declinata secondo i bisogni dell'area economica di riferimento. Un intervento centralizzato rischierebbe di ingessare proprio uno dei punti di forza dei corsi brevi e professionali: la loro duttilità e la loro capacità di rendersi espressione di quelle imprese locali di cui sono lo sbocco primario.

Diverso è invece il discorso per le figure di livello strategico. Ferma restando infatti la possibilità di lauree a tema, comunque inquadrabili nelle problematiche di dottrina della materia quello che manca è la scuola di Alta formazione.

La "rete" degli ITS può costituire una *Scuola Superiore per la Formazione Logistica*, unitamente alla SAF - Scuola di Alta Formazione - Mario Del Viscovo, attivata anche con il supporto della Giordano Editore.

L'obiettivo è quello di riuscire a sviluppare una cultura logistica alle diverse scale territoriali attraverso l'istituzione di un sistema formativo finalizzato per le figure di maggior peso strategico nel processo logistico.

Nella logica di una politica di sistema integrato per i trasporti e la logistica il progetto formativo va esteso a tutti gli attori dei trasporti e logistica sia per gli aspetti legati alle infrastrutture fisiche ed ai programmi di intermodalità e co-modalità sia per tutti gli operatori della domanda e dell'offerta nella logica delle filiere.

La formazione dei diversi soggetti e attori che operano sul versante delle aziende, ma anche sul versante delle politiche pubbliche deve diventare una vera e propria leva per formare una nuova cultura di impresa; presupposto necessario per un salto di qualità nel ruolo logistico alla scala regionale.

Le aziende di settore indicano in maniera precisa l'utilizzo della formazione come strumento di vero e proprio sviluppo economico, al pari di qualsiasi altro tipo di investimento anche strutturale.

In un momento di grande transizione come quello attuale la formazione consente di allargare gli orizzonti sugli scenari che ormai sono sempre più aperti anche alla concorrenza di operatori di altri Stati e ai mutamenti operativi dettati dalla logica delle esperienze già maturate che riguardano prevalentemente la formazione di profili professionali delle attività manageriali a quelle di tecnico-logistico, giuridico-amministrativo, esperti di telematica applicata, esperti di certificazione per la sicurezza, ecc., ma sono orientati su profili manageriali o di semplice addetto alle diverse funzioni.

Quello che risulta carente è la formazione di profili intermedi (diplomati) per temi generali quali:

- Port Community Sistemi con riferimento ai servizi offerti non solo container ma anche tutte le altre tipologie di servizi (rinfuse, ecc.);
- Corridoi controllati doganali e il loro potenziamento per un sistema diffuso;
- Piattaforme logistiche retroportuali e aree di sosta;
- Servizi di intermodalità;
- Merci pericolose, ecc.;
- Le procedure di filiera e loro semplificazione;
- Con il supporto per tutte le attività di informatica e telematica applicata e di almeno la lingua inglese.

Aiutare le imprese a rinnovarsi, anche attraverso lo strumento della formazione, è un dovere preciso di chi governa il Paese e deve essere una componente fondamentale di un Piano mirato alla crescita e alla competitività delle imprese. Per questo è fondamentale che ci siano risorse, finalizzate per una formazione strutturale.

Abbiamo ritenuto per questo iniziare a "coprire" il vuoto che c'è nelle aziende riferite alle competenze di alto profilo ovvero quelle manageriali, ma anche quelle strettamente legate alle figure intermedie, che normalmente fanno da link tra le funzioni manageriali e quelle applicative di "campo" ovvero con gli operatori di "prima linea".



GLI APPLICATIVI

Molto spesso i processi di filiera si interrompono proprio per la mancanza di procedure che tengono in "corda" tutte le figure professionali impegnate, causando disfunzioni e ritardi che impattano sui conti economici delle aziende che forniscono i servizi e sulle imprese che rappresentano la domanda per le inefficienze che vengono a determinarsi.

Allo scopo di dare al lettore la testimonianza concreta di quanto è stato sviluppato riportiamo alcune esemplificazioni degli applicativi che abbiamo messo a punto, grazie alla collaborazione di esperti di settore, ed alle attività che si stanno sviluppando per conto dell'I.T.S. di Marcianise - Istituto per la mobilità sostenibile.

Nell'ambito della citata collaborazione sono stati sviluppati tre applicativi informatico-telematici che riguardano il trasporto intermodale ferroviario, la gestione di attività di magazzino, la valorizzazione dei costi di gestione dei servizi di autotrasporto.

Primo Applicativo: La piattaforma informatica per la gestione web dei servizi intermodali ferroviari

In una infrastruttura interportuale, accanto alla funzione intermodale coesiste anche quella logistica e trasporti in generale che tra loro possono essere in alcuni casi intimamente connesse con specifiche operazioni di confine che assumono il ruolo di punti di interfaccia nel caso in cui si pensi alla continuità dei flussi di merce.

Si pensi ad esempio al classico caso in cui la merce proveniente per ferrovia sia successivamente trasportata nell'ultimo miglio con il vettore stradale per essere successivamente stoccata in magazzini logistici in attesa di una successiva collocazione presso i punti vendita.

Per questo specifico caso non basta solo l'armonizzazione e la sincronizzazione delle diverse operazioni presenti nei singoli nodi della catena intermodale e logistica ma bisogna pensare anche ad armonizzare e sincronizzare tra loro le operazioni di ingresso ed uscita presenti nei nodi.

Tali operazioni dipendono oltre che dalle caratteristiche fisiche delle singole infrastrutture di ingresso/uscita presenti nei nodi anche da come si riceve la merce dove si intende stoccarla.

Nei pressi di un magazzino logistico assegnare subito la baia di carico/scarico ad un mezzo oppure farlo attendere è una scelta che non solo condiziona l'organizzazione interna al magazzino ma, se non correttamente eseguita, comporta ritardi ed inefficienze anche alle operazioni a monte con inefficienze e ritardi degli altri settori (autotrasporto o ferrovia).

Analoga situazione se si pensa al terminal intermodale. In questo ultimo caso la presenza del treno sul binario operativo comporta un diverso modo di gestire le operazioni di carico/scarico con ripercussioni anche sui veicoli in entrata/uscita dal terminal.

L'attività di prenotazione del posto sul treno da parte del cliente dell'UTI, alla pari dell'attività di ricevimento merci nel magazzino logistico diviene quindi fattore prioritario per la sincronizzazione con le operazioni da condurre negli altri nodi e non solo per l'ottimizzazione delle attività di carico/scarico del treno o lo stoccaggio a terra delle UTI ma anche per l'organizzazione degli ingressi/uscite dei veicoli dal terminale.

I sistemi informatici si sono sempre occupati di agevolare, attraverso la velocizzazione e standardizzazione dei flussi informativi e le attività di geolocalizzazione, le diverse operazioni nei singoli nodi e negli archi delle diverse reti di trasporto ma difficilmente si sono occupati di come farli interagire tra loro se non in rari casi attraverso l'uso di complesse Piattaforme Telematiche nazionali.

Qui invece si vuole, attraverso la realizzazione di una semplice piattaforma informatica da trasferire su un APP, creare uno strumento veloce, agile e moderatamente poco costoso per la gestione congiunta dei servizi intermodali ferroviari con quelli di logistica di magazzino e la diffusione ai relativi a tutti gli attori di flussi informativi per la tracciabilità continua della merce (W.I.S.E.L.T.).

La Web Integrated Service Logistic Transport, è "tappa" tracciata e punta ad integrare proprio attraverso l'uso di un APP il processo primario del trasporto merci dal punto di origine della merce in magazzino al punto di magazzino di destino al magazzino. La scelta di utilizzo di una APP è dettata dalla semplicità di utilizzo da parte di tutti gli utenti e dall'economicità dell'impianto per la diffusione oramai capillare dei tablet e/o smartphone.

Mentre l'integrazione avverrà sfruttando gli strumenti informatici attualmente in uso in



alcune realtà italiane e già a conoscenza del soggetto gestore (nel caso specifico ISE). Con tale strumento quindi L'ISE potrà fornire ai suoi clienti un servizio ad alto valore aggiunto con la condivisione di informazioni che ATTUALMENTE ed in forma frammentata sono acquisite da soggetti diversi operanti nell'interporto. Ciò naturalmente comporta cadute di performance nei flussi informativi con conseguenti diseconomie per tutti gli operatori della filiera del viaggio a cui è rivolta l'APP. Punto di forza di tale idea progetto è la presenza di giovani che grazie a I.T.S. con il supporto della Giordano Editore hanno avviato presso l'interporto Sud Europa attività di preparazione per la gestione dei nodi intermodali terrestri e dei magazzini logistici le cui versioni full sono attualmente in uso presso alcune realtà intermodali e logistiche nazionali.

Scheda sintetica attività intermodale

Spazi:

- Aree ferroviarie
- Aree per il trasbordo
- Area per lo stock delle UTI
- Aree per la viabilità dei veicoli,
- Aree per l'ingresso/uscita/controllo dei veicoli su gomma e su ferro.

Principali Attività:

- Ricevimento delle UTI,
- Carico/scarico delle UTI
- Composizione/scomposizione di un treno

Principali operazioni per singola attività:

- Ricevimento UTI lato gomma:
 - Controllo prenotazione allo scarico/carico dell'UTI
 - Controllo richiesta ingresso dell'autista
 - Verifica congruità dei dati riportati nella prenotazione e quelli riportati sull'UTI
 - Verifica identità dell'autista
- Carico/scarico delle UTI
 - Carico/scarico dell'UTI dal veicolo
- Composizione treno (operazioni compiute all'interno del terminal)
 - Carico delle UTI sui carri ferroviari
 - Spunta treno
 - Chiusura treno
- Composizione treno (operazioni compiute all'esterno del terminal)
 - Trasferimento ai binari di presa consegna
 - Verifica dell'operatore ferroviario
 - Aggancio al locomotore elettrico
 - Istradamento sulla linea ferroviaria
- Scomposizione treno (operazioni compiute all'esterno del terminal)
 - Presa in carico del treno
 - Sgancio del locomotore elettrico
 - Trasferimento sui binari operativi
- Scomposizione treno (operazioni compiute all'interno del terminal)
 - Scarico delle UTI dai carri ferroviari

Scheda sintetica attività logistica di magazzino

Spazi:

- Aree esterne per movimentazione veicoli
- Aree per attracco baie di carico
- Aree per il ricevimento dal veicolo
- Aree per lo stoccaggio
- Aree per il deconsolidamento
- Aree per il trasferimento sul veicolo

Principali Attività:

- Ingresso area logistica



- Scarico dal veicolo e ricevimento della merce nel magazzino
- Stoccaggio della merce
- Deconsolidamento della merce
- Posizionamento nelle aree di trasferimento e carico sui veicoli
- Uscita area logistica

Principali operazioni per singola attività:

- Ingresso area logistica
 - Controllo prenotazione allo scarico/carico
 - Verifica congruità dei dati riportati nella prenotazione e quelli riportati sull'UTI
 - Verifica identità dell'autista
 - Assegnazione baia di scarico
- Scarico dal veicolo e ricevimento della merce nel magazzino
 - Scarico dal veicolo della merce
 - Verifica della congruità della merce scaricata con il DDT
 - Verifica della integrità della merce
- Stoccaggio della merce
 - Stoccaggio della merce nello slot assegnato
- Deconsolidamento della merce
 - Composizione ordine di deconsolidamento
 - Deconsolidamento Unità di carico
 - Posizionamento della merce deconsolidata nell'area di picking
 - Trasferimento nelle aree di carico
 - Assegnazione baia di carico
 - Carico sui veicoli e apposizione dei sigilli
 - Consegna DDT
- Uscita area logistica.

Secondo Applicativo: Il Software EEH

Problema rilevante nel campo dell'autotrasporto è preventivare a quanto ammonta il costo del trasporto. Il software EEH (Economic Evaluation of Haulage) è uno strumento utile per risolvere il problema. Esso permette di calcolare il costo diretto di un servizio di autotrasporto, relativo ad una sola missione (origine-destinazione). Tale costo ha come riferimento:

- **il tempo necessario allo spostamento**, ossia:
 - il tempo di carico sul mezzo
 - il tempo di trasporto dal punto A al punto B;
 - il tempo di scarico merce
- **la percorrenza**, ossia il numero di chilometri per compiere il percorso dal punto A al punto B, sotto il vincolo della velocità commerciale stimata da un modello di calcolo automatico
- **altri costi diretti**, connessi alla tratta A-B, quali:
 - il pedaggio
 - oneri
 - etc.

Il Software EEH si rivolge:

alle aziende di trasporto, in quanto questo strumento è utile ad avere una stima del costo che l'azienda deve supportare per una singola missione;
a coloro che richiedono una prestazione di trasporto, in quanto può essere utilizzato a supporto delle scelte dei servizi di trasporto da utilizzare.

Cosa fa il Software EEH

Il software, in base alla missione che si deve svolgere:

- **sceglie il percorso**, attraverso l'algoritmo Dijkstra (calcola il minimo percorso tra due punti). La scelta del percorso tiene conto delle caratteristiche fisiche e funzionali dell'arco stradale e dalla congestione presente su di essa nelle diverse ore della giornata;
- **mostra i costi unitari di utilizzo** (in base al tempo ed ai chilometri), ossia:

L'applicativo che calcola i costi di riferimento dell'autotrasporto



Risorse	Costi unitari di utilizzo	Metodo di calcolo costi unitari di utilizzo
Veicolo		
	Costo unitario	c.acquisto/n°ore vita utile
Pneumatici veicolo	Costo chilometrico	(c.acq.+n°ricoperture)/n°km totale vita utile
Manutenzione veicolo	Costo chilometrico	costo annuo di manutenzione/km annui
Carburante		
di trazione	Costo chilometrico	(costo al litro*consumo)/km
di refrigerazione	Costo orario	(costo al litro*consumo)/h
Conducente		
	Costo orario	costo annuo/n°ore di lavoro annue
Infrastrutture		
	Pedaggi	"costi ad hoc"

Il profilo dei giovani in formazione attraverso un processo di professionalizzazione è prevalentemente diplomati.

VINCENZO TORRIERI

torrieri@unina.it

Vincenzo Torrieri, laureato nel 1967 in Ingegneria Civile Trasporti, è stato titolare della cattedra di Tecnica ed Economia dei Trasporti dell'Ateneo Federico II di Napoli dopo le esperienze nelle Università di Calabria di Cosenza e nell'Università Mediterranea di Reggio Calabria. È presidente della Fondazione per la gestione dell' ITS per la formazione nel settore ferroviario.

PUNTURA DI SPILLO

Il Prof. Tito Boeri è professionista accorto, per anni responsabile della "Voce.info" ha dato un contributo non da poco, per portare in trasparenza molte decisioni politiche e tecniche, in particolare di quelle che determinano effetti negativi sui cittadini o per una parte di essi.

Da qualche tempo, nella sua carica di Presidente dell'INPS, si trova nell'occhio del ciclone tra quelli che spingono per l'abolizione della Legge Fornero e quelli che sostengono la necessità di mantenere in vita la norma. Boeri è tra i sostenitori della non abolizione sostenendo che una abolizione della Legge Fornero costerebbe 80 miliardi di euro alle Casse dello Stato; senza specificare in quanti anni!

Leggiamo negli stessi giorni una pagina di Federmanager pubblicata sul giornale Libero con il titolo "Basta Fake news sulle pensioni", aggiungendo

Ecco i veri dati:

- 11%: è il peso della spesa previdenziale pura sul PIL, in linea con gli altri Paesi europei
- 0,2%: è il tasso annuo di crescita delle pensioni mentre l'assistenza cresce al tasso annuo del 6%
- 8 mln: è l'importo annuo sostenuto dalla fiscalità generale per prestazioni non previdenziali
- 12%: è la quota di contribuenti che da sola finanzia il 55% del gettito IRPEF.

Siamo convinti che il Presidente dell'INPS cerca di tenere in equilibrio i conti dell'Istituto, però non può lasciare sospesi nel limbo delle informazioni corrette milioni di italiani, lavoratori che vogliono sapere quanto pesano esattamente le pensioni da lavoro sul totale del bilancio dell'INPS.



I PROJECT WORK PER IL MASTER IN TRASPORTI E LOGISTICA

I nuovi sistemi portuali e il ruolo di Ancona-Ravenna

di LUCA GAUDIANO

In un contesto segnato da un forte aumento di interesse per il carattere strategico che il sistema portuale ha nella logistica nazionale, con l'approvazione del decreto D.Lgs. 169/2016 recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali" è stato rivisto l'assetto amministrativo della portualità sulla base di sistemi logistici di trasporto plurimodale imperniati su uno o più porti. La principale innovazione del decreto legislativo è l'istituzione di 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP) che amministrano i 54 porti italiani maggiori e sostituiscono pertanto le preesistenti 24 Autorità portuali. Per quanto riguarda i compiti delle AdSP, questi sono così definiti: scelte strategiche per i grandi investimenti infrastrutturali; scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale; strategie di attuazione delle politiche relative alle concessioni demaniali marittime; strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale. Gli organi dell'AdSP sono: il Presidente; il Comitato di gestione, con una composizione (solo rappresentanti delle istituzioni Regione, Comune e Autorità Marittima) notevolmente ridotta rispetto ai precedenti comitati portuali; il Collegio dei revisori dei conti. Le rappresentanze degli operatori e dei lavoratori trovano per le AdSP una loro presenza in un organismo consultivo che è l'Organismo di partenariato della risorsa mare completata la riforma amministrativa occorre adesso fare quella operativa.

Dagli anni 90 l'Unione Europea ha promosso la rete transeuropea di trasporto (TEN-T), una politica con l'obiettivo di realizzare un'effettiva integrazione dei sistemi di trasporto nazionali in un sistema di trasporto europeo e quindi di favorire, attraverso la libera circolazione di persone e merci, il raggiungimento del mercato unico quale presupposto per la crescita economica e per la competitività dell'Europa. Attualmente la rete TEN-T è costituita su due livelli: Core Network e Comprehensive Network. Della Core Network fanno parte per l'Italia diversi porti tra i quali in Adriatico anche Ancona e Ravenna nonché nove corridoi, quattro dei quali interessano l'Italia e, specificamente, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il Corridoio Baltico Adriatico, entrambi che interessano i porti di Ancona e Ravenna.

Nell'area medio adriatica è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, con competenza sui porti di Ancona e Falconara, già amministrati dalla preesistente AP di Ancona, ai quali si aggiungono i porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale coincide, dal punto di vista del territorio amministrato, con la preesistente Autorità Portuale di Ravenna. Attraverso l'analisi dei traffici dei porti di Ancona e Ravenna si può percepire il ruolo (forse meglio il "peso") dei due porti rispetto al panorama di tutti i traffici nazionali. Il traffico passeggeri ha un peso notevole per il porto di Ancona (soprattutto passeggeri su navi traghetto) rispetto al porto di Ravenna che non ha numeri analoghi e medesime potenzialità, confermandosi marginale in questo segmento di traffico. Analizzando le merci per condizionamento si evince che la movimentazione delle rinfuse solide incide notevolmente per il porto di Ravenna mentre per il porto di Ancona il peso è assai ridotto. Viceversa le rinfuse liquide in quest'ultimo hanno registrato anche una buona crescita. Invece per le merci unitizzate risultano maggiori quelle su rotabili per il porto di Ancona e quelle in container per il porto di Ravenna.

Dall'analisi dei rispettivi POT si può evincere che l'azione programmatica e l'individuazione delle linee guida degli Enti per il prossimo triennio devono essere necessariamente ispirate alla nuova politica nazionale della portualità, ma anche ad una strategia differenziata di sviluppo per i singoli porti, come ben dimostrano i rispettivi POT, più chiaramente Ravenna ed in modo più sfumato Ancona. Proprio da questa constatazione discende la considerazione che entrambi di fatto costituiscono ed ancor più puntano a rappresentare snodi del traffico combinato strada-mare e puntano ad un più moderno livello di infrastrutturazione marittimo-portuale, ma anche al miglioramento delle infrastrutture di collegamento tra il porto e le reti stradali e ferroviarie. Le due nuove Autorità si candidano a svolgere: una, l'AdSP del Mare Adriatico Centro-



Settentrionale, il ruolo di perno intermodale regionale in senso stretto, anche amministrativo a servizio di una regione che ha dimostrato una capacità di ripresa economica di primissimo livello ed a servizio di impianti industriali localizzati quasi a filo banchina; l'altra, l'AdSP del Mare Adriatico Centrale, il ruolo di ente di amministrazione di una regione geografica, l'intera fascia centrale dell'Adriatico, che va oltre la dimensione e i confini amministrativi. Purtroppo la mancanza di indicazioni da parte del MIT in tema di grandi investimenti infrastrutturali, pianificazione territoriale, attuazione delle politiche concessorie e strategie promozionali genera incertezza al fine di determinare il ruolo di tutti i singoli sistemi portuali, non solo dei due in esame.

LUCA GAUDIANO

luca.gaudiano84@gmail.com

Le Smart City tra il TPL e i sistemi intelligenti

di **ANDREA DI FLORIO**

L'elaborato, di cui questo articolo rappresenta un estratto, è stato frutto di una serie di riflessioni circa la Smart City in quanto città ideale. Il termine e-topia, introdotto da Mitchell, vuole evidenziare una riformulazione della città e dell'urbanistica fondata su ambienti virtuali ed interconnessioni tra edifici e spazi urbani, originando una teoria che abbraccia elementi di architettura, design e tecnologia. A mio parere è principalmente l'ultimo aspetto citato ad essere il vero discrimen dello sviluppo di una Smart City. L'UE attraverso la Strategia 2020 getta le basi da cui partire: crescita intelligente, crescita sostenibile e crescita inclusiva. Se è vero che l'innovazione è contemplata solo nella prima voce, è innegabile che, la stessa, per il perseguimento delle altre due è necessaria. Restrungendo il discorso esclusivamente alla Smart Mobility, infatti, nell'ultimo decennio si è osservata una crescita rilevante degli ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto), ovvero l'insieme di tecnologie informative e di comunicazione a supporto della mobilità, sia da un punto di vista pratico che normativo. Sono stati diversi e sempre più frequenti i riferimenti in documenti o normative comunitari e nazionali. La Com(2008)886 Final, cioè l'ITS Action Plan, è il primo provvedimento concreto in cui si pone l'obiettivo di eliminare qualsiasi tipo di ostacolo per la libera diffusione degli ITS, tentando di creare economie di scala con conseguenti abbattimenti di costo. La Direttiva 2010/40/UE è l'atto legislativo che concretizzava le linee guida indicate nell'ITS Action Plan e che doveva essere poi recepita dalle diverse legislazioni nazionali. In Italia è stata recepita con il D.L. n. 179 del 18/10/2012 "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese", e più nello specifico dall'art.8, in cui si invitava all'utilizzo di strumenti tecnologici nel Tpl per ridurre i costi di esercizio dei diversi servizi. Al suddetto decreto, aggiornato più volte, l'ultima delle quali il 24/04/2017 per la modifica dell'art.28 comma 1, si è aggiunto anche il Decreto Interministeriale del 01/02/2013, ovvero il Piano d'Azione ITS Nazionale. La progressiva regolamentazione è motivata dal diffuso impiego degli ITS in molteplici servizi: informazioni su tratte di viaggio, e-ticketing, sistemi per la distribuzione delle merci, traffic enforcement e gestione del Tpl. Una sezione del lavoro è stata dedicata, inoltre, all'approfondimento di una modalità di trasporto passeggeri in piena evoluzione, ossia il car sharing. Quest'ultimo con l'adozione di motori elettrici e sistemi informatici di bordo più progrediti tenta di costituire una mobilità più sostenibile ed efficiente alla luce delle criticità presenti attualmente. Riduzione della velocità di spostamento urbano, riduzione del grado di accessibilità e connettività con ripercussioni sul tasso di congestione stradale, che pesa il 2-3% del Pil annuo di settore e sull'inefficienza della logistica per 40 miliardi di euro l'anno, rappresentano le problematiche principali. Restrungendo il raggio al solo Tpl il contesto risulta insoddisfacente a causa di diverse motivazioni: parcellizzazione delle industrie di settore, scarsa chiarezza per i manager di obiettivi e di strumenti atti al perseguimento dell'equilibrio economico, struttura dell'offerta con una pluralità di enti regolatori e mancata attenzione all'utente, dovuta anche ad un ampliamento e diversificazione della domanda. I casi studio di Atac, società di Roma, e



di Anm, di Napoli, sono l'immagine attuale del Tpl italiano, ovvero indebitamento cronico determinato da sovra strutturazione e mancata razionalizzazione del personale oppure da scarsità di risorse finanziarie per il mancato rispetto del contratto di servizio. In realtà l'Italia abbisogna di un rinnovamento culturale per quello che concerne l'innovazione, la digitalizzazione e la sostenibilità. Il concetto di Smart City è ancora oggi troppo sconosciuto, prova di ciò è la scarsa elargizione di fondi UE per la promozione di progetti o start up idonei al raggiungimento delle finalità indicate. È necessaria una ristrutturazione che parta dall'ottimizzazione dell'esistente, attraverso l'utilizzo della tecnologia, e da una mentalità più manageriale, aperta ad un rinnovamento settoriale senza subire le pressioni dei poteri forti.

ANDREA DI FLORIO

andreadiflorio@libero.it

Luca Gaudiano, è laureato in "Scienze e tecnologie della navigazione" presso l'Università degli Studi di Napoli Parthenope. Dal 2011 è docente di scuola secondaria di secondo grado delle discipline "Scienze della navigazione" e "Logistica". Attualmente è titolare di cattedra presso l'Istituto Tecnico per i Trasporti e la Logistica A. Cappellini di Livorno.

Nel 2017 è stato docente del corso ITS per "Tecnico superiore delle infrastrutture logistiche" promosso dalla Fondazione ITS per la mobilità sostenibile I.S.Y.L. "Italian Super Yacht Life".

Nel 2018 ha conseguito il master di primo livello in "Trasporti, mobilità e logistica" dell'Università Unitelma Sapienza di Roma.

Andrea Di Florio, è laureato in Consulenza e Management Aziendale presso l'Università degli Studi di Salerno.

Nel 2018 ha conseguito il Master di primo livello in "Trasporti, mobilità e logistica" presso Unitelma Sapienza di Roma.

Dal 2015 lavora come impiegato ufficio tecnico presso Euroflex SpA, operante nel settore della siderurgia flessibile.



È SOLO UNA RIVOLUZIONARIA SVOLTA GENERAZIONALE?

La Giordano Editore e l'esperienza book

REDAZIONALE

Il video "virale" lanciato da un libraio spagnolo ci ha dato lo spunto per rilanciare i libri di carta.

Riportiamo i sottotitoli che accompagnano le immagini molto più istruttive di quelli di facebook, twitter, instagram!

Questo il testo del video.

Presentiamo un nuovo dispositivo di apprendimento bio ottico ed organizzato dal nome commerciale book.

Book è una rivoluzionaria svolta tecnologica, niente cavi, niente impianto elettrico, niente batterie, niente connessione internet e cosa fondamentale se ne può fruire in qualsiasi luogo.

Se dovesse mancare l'elettricità non deve essere ricaricato, potete utilizzarlo per tutto il tempo che vi è necessario, senza che vi sia bisogno di una presa di corrente.

Book non si inchioda mai, Book non ha bisogno di essere inizializzato. Non dovete fare altro che aprirlo e sfruttare le sue enormi potenzialità.

Ecco come funziona.

Book è composto di pagine di carta numerate pari e dispari in sequenza, ognuna delle quali è in grado di archiviare migliaia di bit di informazioni.

Ogni pagina è scansionata otticamente e registra le informazioni direttamente nel cervello. Un semplice movimento delle dita ci porta alla pagina successiva.

Le pagine sono tenute insieme da un dispositivo di cucitura chiamato copertina che le mantiene nell'ordine corretto.

Grazie a tale tecnologico supporto opaco i produttori possono utilizzarne entrambe le facciate raddoppiando le informazioni e riducendo i costi.

La maggioranza dei **book** include una funzione di indice che evidenzia l'esatta collocazione di ogni informazione selezionata per il suo comodo reperimento.

L'accessorio opzionale chiamato segnalibro permette di aprire il book sul punto esatto in cui lo si è lasciato precedentemente anche se il book è stato chiuso.

Il segnalibro segue precisi standard internazionali, in modo tale che un solo segnalibro può essere usato in book di diversi produttori e in più svariati segnalibri possono essere usati nello stesso **book** per contrassegnare diverse ricerche in una volta.

È anche possibile creare note personali unite a parti di testo del **book** mediante un semplicissimo strumento di mutazione, la matita.

Il dispositivo mani libere meglio noto come leggio, consente il corretto posizionamento di book per una comoda lettura senza alcun bisogno di utilizzare le mani.

Se desiderate girare pagina un semplice scorrimento del dito è più che sufficiente.

Book è un prodotto rispettoso dell'ambiente poiché è realizzato con materiali al 100% riciclabili, è portatile, duraturo e accessibile.

Book è sicuramente il precursore di una nuova epoca dell'intrattenimento.

Benvenuti nell'era che trasformerà il vostro modo di intendere il mondo.

Benvenuti nell'esperienza **book**.

La Giordano Editore, è stata la prima casa Editrice a lanciare la rivista di settore on line Sistemi di Logistica.

Alla luce di queste esperienze riteniamo che ci sia da fare una profonda riflessione tra l'informazione e la formazione che può essere culturale, scientifica, ecc.

Il libro quando è ben fatto consente qualche riflessione in più rispetto alle notizie che sembrano sfuggire dalla mente. La carta oltre al pensiero consente la percezione sensitiva di ciò che si legge. Questa nostra riflessione non vorremmo che fosse frutto di una diversità generazionale!

LA REDAZIONE

segreteria.giordanoeditore@gmail.com




OFFICINA AUTORIZZATA

L'AZIENDA

La Global Truck Service è un'officina meccanica di fiducia.

Offriamo servizi d'assistenza e riparazione per automobili, trasporto pesante, Camper /Caravan, moto (2-3 ruote) e quad.

La Global Truck Service è l'officina giusta per la manutenzione del tuo veicolo, sia privato che aziendale.

La Global Truck Service è centro autorizzato per le revisioni di auto, moto e trasporto leggero fino a 35 quintali.

Avrai a tua disposizione il servizio di pronto intervento stradale con il carro attrezzi o in caso di un guasto improvviso, verrai assistito dalle nostre due officine mobili che ripareranno il guasto sul posto e in meno che non si dica.

L'esperienza acquisita in questi anni nel mondo dei veicoli industriali attraverso le collaborazioni con i marchi:

Iveco, Fiat e Michelin per il settore pneumatici, abbiamo deciso di allargare il ns business per esaudire le richieste dei nostri clienti.

