

# Sistemi di Logistica

## la newsletter

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

SISTEMI DI LOGISTICA

*la newsletter*

Supplemento a  
SISTEMI DI LOGISTICA  
Anno XI - n. 2  
Giugno 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 8332871  
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

## Lettera aperta

### I TRASPORTI SONO ECONOMIA NON SOLO OPERE E TRAFFICO

Cari Amici,

per anni abbiamo dovuto sostenere un confronto, qualche volta anche aspro, sui temi che interessano la mobilità delle persone e delle merci.

Nell'anno 1978, si è aperto un primo confronto tra urbanisti ed economisti dei trasporti. A memoria d'uomo ricordo un incontro organizzato a Caserta, presso la Scuola della pubblica Amministrazione, che metteva a confronto, per la prima volta in Italia due diverse scuole di pensiero, quella del Prof. Corrado Beguinot, urbanista e quella del Prof. Mario Del Visco, economista dei trasporti.

Il risultato dell'incontro non fu esaltante, ma certamente servì ad aprire un dialogo che nel corso del tempo si è sempre più irrobustito, allargato ai geografi che studiavano la geografia economica e più tardi anche quelli che studiavano la geografia funzionale.

Successivamente, quando tutti erano convinti che la pianificazione dei trasporti, non ancora dei sistemi di trasporto, fosse compito degli ingegneri dei trasporti, il dialogo con gli economisti dei trasporti si è interrotto, anzi molti economisti si sono convinti che un «modello matematico» potesse dare le risposte che servivano.

Nello scenario italiano di questi anni è stato abbastanza comodo rappresentare anche per gli economisti dei trasporti, la «modellistica applicata» come una teoria elaborata da acciappa nuvole, e discussa come questione meramente accademica. I più benevoli hanno commentato la materia come tecnica caratterizzata da ingegnosi trucchi, inadeguati per fronteggiare i punti veramente critici della politica dei trasporti ed in particolare degli investimenti pubblici.

Né molti vantaggi, nel far comprendere la natura empirica e circoscritta di questi modelli, si sono avuti allorquando singoli studiosi, incaricati in modo episodico, e a volte per fraintendimento, di studiare qualche caso particolare, si sono cimentati nell'impresa, senza aver ricevuto né a monte né a valle quelle informazioni che sono la condizione necessaria per valutare in modo non equivoco progetti di «sistema» dei trasporti.

Tutti ammettono che le risposte fornite dalla modellistica applicata non sono state sempre corrette, né sono state tutte formulate in modo da risultare operative; ma il fatto che la ricerca abbia suggerito qualcosa che è più di una semplice ipotesi, come metodo per la valutazione dei pro-



getti di investimento nei trasporti, non dovrebbe lasciare la coscienza tranquilla a coloro che decretano investimenti di risorse ingentissime, irreversibili nei loro effetti, su basi puramente «intuitive» o per semplicità di estetica anche se poco funzionale.

Non solo gli economisti dei trasporti, ma tutti gli addetti al settore ormai attivano il confronto sui social o sui giornali, su argomenti delicatissimi e complicatissimi, senza avere controlli, sicuri che nessuno potrà mai chiedere loro conto di quel che dicono.

Questo andazzo è la fine di una perdita di credibilità e di interesse per una disciplina che può, ed anzi deve essere proseguita con metodo scientifico.

La nostra tesi, da sempre, è stata quella di discutere la economia dei trasporti, come politica economica per la mobilità studiando tutte le implicazioni che riguardavano il territorio, il tessuto urbano, la geografia delle reti a livello nazionale ed internazionale, i temi giuridici, ecc. Il Governo, il Parlamento, ha mostrato solo un silenzio assordante!

A partire dal 1986 e fino al 2005 il confronto tra politica e tecnica per la mobilità si è andato sempre più distanziando e quando abbiamo cercato di alzare «l'asticella» del ragionamento abbiamo trovato mille ostacoli perché avevamo chiesto non più il «salto in lungo» ma il «salto in alto».

Ci siamo imbattuti da economisti dei trasporti, unitamente a quanti ci hanno seguito, in battaglie, che non sempre ci hanno visto vincenti, come nel caso delle Ferrovie dello Stato quando studiando la definizione di un piano coordinato di interventi per la valorizzazione del sistema logistico dell'area del Nord-Ovest del Paese, con particolare riguardo alle infrastrutture dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino e ai collegamenti con i porti liguri e i valichi alpini, ci siamo trovati di fronte due ingegneri che avevano una visione ristretta del problema, che volevano modellizzare uno scenario futuro, senza avere chiari i riferimenti di contesto.

Una revisione critica della politica dei trasporti da attuare nel Paese deve partire dall'interpretazione in chiave prospettica del modello di organizzazione economica e territoriale.

È necessario che si neghi l'auto-legittimazione dell'approccio cosiddetto del genio civile, preordinando gli investimenti sulla mera osservazione dei flussi, e non valuta gli effetti che l'offerta finisce con l'esercitare sull'orientamento dello sviluppo economico e quindi della domanda futura. La tesi avanzata è che le scelte di intervento nei trasporti debbano poter concorrere a risolvere problemi di sviluppo economico e territoriale, che non necessariamente si manifestano come problemi di traffico.

In questa chiave si propone di ridiscutere molte delle scelte che si stanno profilando nel campo dei trasporti, sottolineando l'importanza fondamentale della connettività ai fini della valutazione degli effetti territoriali associabili agli interventi sui trasporti, nell'ottica della valorizzazione della rete urbana diffusa come risorsa fondamentale per lo sviluppo nazionale in una logica globale.



L'aumento della connettività delle reti di trasporto è la condizione da realizzare per assecondare il passaggio da una struttura «ad albero», caratterizzata da forti effetti di dominazione e rigide dipendenze gerarchiche, ad una struttura molto più reticolare ed interconnessa, caratterizzata da crescenti e diffuse interdipendenze.

Il richiamo ad una «nuova lettura» della politica ed economia dei trasporti, è stata costante e doveva e deve essere capace di «coniugare» la politica di settore al resto della economia del Paese. Questo tentativo nasce dall'esperienza di coordinamento e direzione di innumerevoli studi di ricerca e pianificazione nei settori del trasporto viaggiatori e merci a scala nazionale e internazionale, non ultimo il coordinamento del Patto e del Piano Nazionale della Logistica del 2006.

Sul versante del trasporto merci abbiamo sempre sostenuto che siano garantite consegne rapide, attraverso frequenti e stringenti programmazioni, su reti di distribuzione sempre più grandi. La crescita di valore per unità di peso delle merci trasportate, la diffusione di modalità di produzione *just in time*, il miglioramento dell'efficienza logistica come leva competitiva, sono tendenze strutturali che si esprimono nella massima attenzione al rapporto tempo/qualità/prezzo del trasporto.

I due richiami fondamentali restano:

- il **finalismo economico dei trasporti e sue dinamiche evolutive**, per sottolineare la necessità di spostare l'ottica delle valutazioni dalla «distanza» dello spostamento al «tempo» dello spostamento, come elemento prestazionale essenziale del sistema, e dal «prezzo» della prestazione di trasporto al suo «contenuto di servizio», come elemento essenziale dell'incontro domanda-offerta;
- alla **logica delle connessioni di rete**, per affrontare il nodo delle politiche infrastrutturali focalizzando l'attenzione sulla relazione economica tra accessibilità e crescita, in una gerarchia dei sistemi infrastrutturali calibrata in relazione alle politiche territoriali, per focalizzare in modo puntuale le politiche dei trasporti.

Potremmo continuare a scrivere pagine intere, ma quello che ci preme richiamare è l'assenza degli economisti dal dibattito necessario sui temi della sicurezza, sulla regolazione dei mercati, sulla «statalizzazione» delle gestioni dei servizi, o sul mantenimento delle concessioni ai privati.

Come pure è assordante il silenzio dell'Authority per i trasporti, del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia, di Sipotrà, della Società degli Economisti dei trasporti e logistica sui temi della politica economica per i trasporti e la logistica.

**ROCCO GIORDANO**  
*r.giordanoeditore@gmail.com*

