



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Consulta Generale per L'autotrasporto e per la Logistica

Il Piano Nazionale della Logistica
2012-2020

Bozza Finale

“Dopo il confronto con gli operatori, i territori e le audizioni parlamentari”

26 Luglio 2012

Presidente della Consulta

Bartolomeo Giachino

Segretario Generale

Clara Ricoszi

Comitato Scientifico

Andrea Boitani

Sergio Bologna

Fabrizio Dallari

Rocco Giordano (*Presidente*)

Gian Maria Gros-Pietro

Ercole Incalza

Maurizio Riguzzi

Pier Paolo Bigone (*Segretario*)

SOMMARIO

1. IL CONTESTO MONDIALE: LA COMPETITIVITÀ E LA EFFICIENZA LOGISTICA DELL'ITALIA	16
1.1. L'efficienza logistica secondo la Banca Mondiale	16
1.2. Descrizione e analisi critica degli indicatori	17
1.3. L'Italia e il confronto con i Paesi benchmark	19
2. IL LIVELLO DI APERTURA DELL'ITALIA AI MERCATI GLOBALI	21
2.1. Un Network connesso allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (ten-t)	21
2.2. Infrastrutture e politiche per un network nazionale efficiente	26
Per quanto riguarda gli interporti	26
3. IL CONTESTO EURO MEDITERRANEO E IL POSIZIONAMENTO DELL'ITALIA	28
3.1. L'Italia nel Mediterraneo: La posizione dell'Italia rispetto ai suoi competitor europei	31
3.2. Il dettaglio regionale: la distribuzione dei flussi e il ruolo del Sud Italia	34
4. LE POLITICHE FERROVIARIE PER LE MERCI	36
4.1. Le azioni a breve termine	38
4.2. Integrazione modale: intermodalità e co-modalità	38
4.3. Il trasporto combinato ferroviario	43
Prospettive di sviluppo dell'intermodale terrestre	44
Interventi atti a favorire lo sviluppo dell'intermodalità	44
4.4. Le politiche da attivare per un nuovo sviluppo del traffico combinato	45
4.5. Il programma di interventi individuato	46
5. TRASPORTO COMBINATO STRADA-MARE	50
5.1. Il sistema portuale europeo e il ruolo del combinato	52
5.2. I porti emergenti: il quadro di riferimento	55
5.3. Il programma degli interventi	60
6. I PORTI: QUELLO CHE VA BENE PER I PORTI, VA BENE PER IL PAESE	63
6.1. Il tema della competitività	64
6.2. Le misure necessarie	65
6.3. Il tema delle risorse	66
6.4. Il tema della governance	66
7. IL TRASPORTO CARGO AEREO	68
8. LO "SPORTELLINO UNICO DOGANALE" E LE PROBLEMATICHE CONNESSE	76
8.1. Sportello Unico & Porti	78
8.2. Diverse strade da percorrere	79
9. GLI INTERPORTI: DA STRUTTURE PUNTUALI AD ASSETTO DI RETE	80
9.1. Un possibile assetto di rete	89
9.2. Il valore della offerta di servizi di trasporto	96
10. UN NUOVO ASSETTO LOGISTICO DEL SISTEMA PAESE	103
10.1. Logistica e competitività territoriale	103
10.2. La capacità di attrazione dei territori per attività logistiche	104
10.3. L'orientamento produttivo e distributivo per la trasformazione delle aree vaste in filiere territoriali logistiche	105
10.4. Rete portante del sistema di trasporto combinato a supporto delle macro - aree logistiche	109
10.5. Analisi demo socio - economica e scenario infrastrutturale del Nord - Ovest	112
I punti nodali del sistema logistico del Nord - Ovest	114
10.6. Analisi demo socio - economica e scenario infrastrutturale del Nord - Est	116
10.7. Analisi demo socio - economica e scenario infrastrutturale della piattaforma Centro - Settentrionale	118
10.8. Analisi demo socio - economica e scenario infrastrutturale della piattaforma dell'Italia Centrale	120

10.9. Analisi demo socio – economica e scenario infrastrutturale della piattaforma Adriatico Sud	123
10.10. Analisi demo socio – economica e scenario infrastrutturale della piattaforma Tirrenico Sud	124
10.11. Analisi demo socio – economica e scenario infrastrutturale della piattaforma Mediterraneo Sud	126
11. TRASPORTO MERCI SU STRADA: TRA COMPETITIVITÀ E PRODUTTIVITÀ.....	128
11.1. Controlli più efficaci e banca dati dell'autotrasporto.....	133
11.2. Programma organico di controlli su strada ai fini della sicurezza dell'autotrasporto“... ..	134
11.3. Certificazione di qualità delle aziende di autotrasporto ai fini della sicurezza.....	139
11.4. Progetto Formazione integrata	139
11.5. Analisi costi e fiscalità delle imprese di autotrasporto	142
12. LE POLITICHE DI CITY LOGISTICS	152
12.1. Le caratteristiche del traffico urbano di merci	153
12.2. Quali azioni di indirizzo a livello nazionale	157
12.3. I sistemi ITS come strumenti abilitanti al nuovo sistema di regole per la distribuzione urbana delle merci	159
12.4. Conclusioni	160
13. I VALICHI: UN TEMA SEMPRE ATTUALE	162
13.1. Le aree di crisi per l'attraversamento delle Alpi, misure di intervento e valutazione degli impatti	163
14. E-COMMERCE E LOGISTICA: UNA MARCIA IN PIÙ PER LO SVILUPPO DEL PAESE	168
14.1. Il contesto di riferimento	168
14.2. Quali effetti derivanti dallo sviluppo dell'E-commerce per le imprese di logistica	169
14.3. Quali norme di indirizzo a livello nazionale	171
15. L'OUTSOURCING LOGISTICO E LE POLITICHE DI FILIERA	172
15.1. La Supply Chain e i processi logistici di filiera	174
16. PIATTAFORMA TELEMATICA PER IL TRASPORTO MERCI, LOGISTICA E AMBIENTE	185
16.1. Le categorie interessate all'efficienza nell'autotrasporto e nella logistica (stakeholder).....	185
16.2. I motivi di interesse delle diverse categorie di stakeholder	187
16.3. I servizi offerti dalla Piattaforma	188
16.4. Stakeholder, piattaforma ed altri attori: lineamenti del sistema di offerta.....	191
17. LE MISURE DI INTERVENTO, IL MONITORAGGIO E LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI.....	196
ALLEGATO 1: IL MEDITERRANEO E I FLUSSI DI TRAFFICO E LA LOGISTICA MONDIALE.....	200
La competitività del sistema portuale	205
ALLEGATO 2: ANALISI STRUTTURALE DEL COMBINATO FERROVIARIO E PROPOSTE DI POTENZIAMENTO	207
ALLEGATO 3: ANALISI STRUTTURALE DEL TRASPORTO COMBINATO MARITTIMO E PROPOSTE DI POTENZIAMENTO	217
ALLEGATO 4: EMENDAMENTI AL D.L. N° 5 DEL 2012: SVILUPPO DELLA LOGISTICA E POTENZIAMENTO DELL'INTERMODALITÀ.....	222
ALLEGATO 5: ACCORDO DISTRIBUZIONE URBANA MERCI.....	224
ALLEGATO 6: PRIME 4 PROPOSTE ATTUAZIONE PIANO (29-5-12).....	227

LE LINEE STRATEGICHE PER IL PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO DELLA LOGISTICA

Il Piano della Logistica è stato definito attraverso 10 linee strategiche di intervento caratterizzate da 51 azioni che interessano i diversi settori dei trasporti e della logistica nonché le norme, le regole e le valutazioni degli effetti degli interventi che saranno realizzati.

In questa logica, il Piano è stato aggiornato dando contenuti delle politiche di settore nella logica di sistemi ed individuando quelle azioni prioritarie che con risorse finanziarie minime consentano di avviare e attuare processi virtuosi.

I riferimenti strategici del Piano

- I Piani della rete TEN-T: protocollo delle Alpi e Società di corridoio
- Rete portante ferroviaria
- Trasporto aereo: le politiche di rilancio
- Le piattaforme logistiche e gli interventi di scala nazionale
- Authority per i trasporti e la logistica

Gli accordi interministeriali per un programma condiviso degli interventi:

Le politiche di settore nella logica di un sistema portante dei trasporti per il Paese

- Riforma Autorità portuali
- Intermodalità, co-modalità e sistema a rete degli interporti: sollecitazioni e priorità
- Il ruolo del sistema portuale ed il finanziamento
- Sportello unico doganale

I processi di riforma e di rilancio del settore dell'autotrasporto

- Autotrasporto conto proprio-conto terzi-cabotaggio-stradale
- Controlli e banca dati dell'autotrasporto
- Autotrasporto: regolamentazione tempi di carico e scarico, tempi di pagamento, regolarità contributiva, corresponsabilità
- L'Osservatorio dei costi in seno alla Consulta
- Trasporti eccezionali – semplificazione operativa

I processi di filiera

- Distribuzione urbana delle merci e processi di premialità
- Best practice filiera del farmaco
- Best practice Automotive
- Dal piano delle merci a quello della mobilità urbana

Norme e regole e le politiche: disincentivi e premialità

- Premialità all'outsourcing logistico
- Misure per la riduzione del costo del lavoro nel settore dei trasporti e della logistica
- Ammodernamento parchi rotabili
- Norme e regole per l'attuazione del Piano
- Politica fiscale per la logistica (Riforma Iva, credito Iva, Iva in dogana)
- Disincentivi per ridurre i viaggi a vuoto e procedure definite per i divieti di circolazione

Piattaforma telematica, sistema di ICT e Progetto Galileo

- Sistemi intelligenti di trasporto: Piattaforma telematica nazionale
- Progetto Galileo

Programma di formazione per una diversa "cultura" dei trasporti e della logistica

- Progetto formazione per i trasporti e la logistica
- Attivazione master nazionale per i trasporti e la logistica

Attuazione del Piano e per la promozione della logistica

- Le priorità: tempi e modalità di promozione ed attuazione del Piano della Logistica; Agenzia per la logistica
- Le valutazioni degli effetti degli interventi da attuare ed attuati

ATTI DI INDIRIZZO DEL GOVERNO PER LA CONSULTA GENERALE PER L'AUTOTRASPORTO E LA LOGISTICA

La Direttiva del Ministro Passera recante gli “indirizzi generali sull’attività amministrativa e sulla gestione per il 2012”, adottata il 9 gennaio 2012, fornisce specifiche e riferimenti in ordine al Piano Nazionale della Logistica.

Fra gli obiettivi strategici, in relazione alla priorità politica che riguarda incremento di efficienza del sistema dei trasporti, evidenzia come una visione di sistema delle strutture di mobilità non può prescindere dalla logistica, e ravvisa l’esigenza di completare il “Piano della logistica 2011-2020”, che indica, pur in assenza del Piano dei trasporti, le politiche da seguire nelle diverse modalità a livello nazionale e locale, richiamando l’attenzione sulle necessità di indicare interventi puntuali necessari ad accrescere la competitività e soddisfare le esigenze di una domanda di trasporto sempre crescente e diversificata.

La stessa Direttiva, nell’ambito del contesto programmatico più ampio, così recita:

- *“è inserita fra le priorità la riforma della logistica, fondata sulla constatazione che tutte le analisi e gli approfondimenti di settore hanno evidenziato come le diseconomie prodotte dall’assenza di un’offerta infrastrutturale e di una gestione efficiente ed efficace determinano, oltre a una forte incidenza sui consumi energetici e sul tasso di inquinamento atmosferico, un danno per il Paese di circa 50-60 miliardi di euro, con una perdita di oltre 3 punti di PIL, il trasferimento ad operatori esteri di attività ad alto valore aggiunto, minori possibilità lavorative, con circa 400.000 occupati, mentre un sistema competitivo potrebbe coinvolgere oltre 2 milioni di unità. La Direttiva dà atto che il nuovo Piano per la logistica, da sottoporre a breve all’approvazione del CIPE, individua le cause principali dell’emergenza logistica, come il costo dell’ultimo miglio, la sempre più scarsa utilizzazione dell’offerta ferroviaria, la forte crescita del trasporto su gomma, l’assenza di un’organizzazione efficiente della distribuzione delle merci in ambito urbano, la forte incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale, la carenza di interazioni tra porto e retroporto, la saturazione dei transiti alpini, e propone interventi concreti non più procrastinabili per la loro rimozione attraverso precisi impegni e garanzie finanziarie per la realizzazione di reti e nodi infrastrutturali finalizzati ad aumentare i proventi dell’intera filiera logistica”.*

* * *

La Direttiva specifica che riguarda la Consulta Generale per l’Autotrasporto e la Logistica definisce puntualmente anche le modalità di attuazione del Piano e a tal fine “individua un percorso operativo

connotato da correttezza ed efficacia dando priorità alle azioni del Piano che sono in grado di produrre da subito effetti virtuosi sui processi logistici e distribuzione delle merci”.

La Consulta inoltre sulla base di intese già raggiunte con soggetti istituzionali dovrà formulare specifiche proposte con particolare riferimento alla messa a sistema ed alla ottimizzazione dei processi di filiera nei settori agroalimentare, farmaco, automotive, alle politiche di city logistics, attraverso la individuazione di azioni operative per il processo di filiera relativo alla distribuzione urbana delle merci finalizzato alla attuazione dell'accordo istituzionale tra la Consulta e Anci

I risultati degli studi condotti nella logica dei nuovi criteri di ripartizione territoriale, vede l'Italia suddivisa nelle sette piattaforme logistiche: **la Piattaforma logistica del Nord-Ovest** (Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria), **la Piattaforma logistica del Nord-Est** (Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Trentino Alto Adige), **la Piattaforma logistica dell'Area Centro-Settentrionale** (Emilia-Romagna, Toscana), **la Piattaforma logistica dell'Area Centrale** (Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo), **la Piattaforma logistica Adriatico Sud** (Molise e Puglia), **la Piattaforma logistica Tirrenico Sud** (Campania, Calabria e Basilicata) e **la Piattaforma logistica Mediterraneo Sud** (Sicilia e Sardegna), piattaforme che hanno trovato una espressa normativa di attuazione con il disegno di legge sugli interporti. Nel disegno di legge si riaffermano infatti tre capisaldi: coordinamento di scala territoriale interregionale: piattaforme; Piano generale della intermodalità; integrazione territorio-trasporti.

Per ciascuna piattaforma sono state ricostruite le dinamiche dei principali indicatori socio-economici, oltreché gli assetti infrastrutturali e i modelli *governance* prevalenti nel settore della logistica. Tra le dinamiche comuni risultanti dalle analisi si è rilevato, tra gli altri, un tendenziale peggioramento degli indici demografici (indici di vecchiaia, di ricambio sociale, e di carico sociale) e, con riferimento ai sistemi produttivi, la tendenza di alcune aree a tradizionale vocazione industriale verso il settore delle costruzioni e dei servizi con conseguente calo del PIL nella macroarea.

In relazione ai livelli di accessibilità, non solo interna al Paese ma anche ai mercati esteri, si evidenzia la necessità di privilegiare la realizzazione di interventi infrastrutturali, in grado di creare un tessuto connettivo, non solo interno al Paese, ma che colleghi le reti infrastrutturali regionali ai principali Corridoi Europei.

Sul piano delle governance si evidenzia, la necessità per il settore della logistica di puntare su processi innovativi, finalizzati al miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema logistico italiano anche attraverso un maggior coordinamento nella programmazione delle scelte di settore. Se nella Piattaforma del Nord-Ovest, sono già presenti Agenzie e Istituzioni per la promozione logistica, questo non è sufficiente a determinare una spinta per il settore dovuto alle insufficienze

del coordinamento infrastrutturale e logistico a scala di macroarea. È questo uno dei temi da affrontare prioritariamente. Nelle Piattaforme del Sud Italia le recenti esperienze testimoniano grandi difficoltà nel guidare processi di sistema che coinvolgano gli attori di mercato. Tra gli spunti di *policy* offerti, si evidenzia la previsione di strumenti di coordinamento di più ampio respiro territoriale, per una maggior attenzione da parte della pianificazione territoriale alla “questione logistica”, da considerarsi sempre più quale tema di politica economica che dei trasporti che non può essere circoscritto alla scala territoriale amministrativa di singole regioni.

Fra le cause principali dell'emergenza logistica, si evidenzia il costo dell'ultimo miglio, la sempre più scarsa utilizzazione dell'offerta ferroviaria, la forte crescita del trasporto su gomma, l'assenza di un'organizzazione efficiente nella distribuzione delle merci in ambito urbano, la forte incidenza dei costi per la movimentazione in ambito portuale, la carenza di integrazioni tra porto e retro porto, la saturazione dei transiti alpini, e la sempre più evidente necessità di interventi concreti e non più procrastinabili per la loro rimozione, finalizzati ad aumentare i proventi dell'intera filiera logistica. Su questi temi sono state individuate scelte prioritarie così come definite nelle Linee guida per l'attività del Piano della Logistica, esse sono:

- Sportello Unico doganale
- Distribuzione urbana delle merci
- Tempi di attesa al carico ed allo scarico
- Viaggi di ritorno a vuoto
- Telematica applicata
- Sistema a rete degli interporti
- Riforma dei porti
- Filiere logistiche.

* * *

In tale ottica, la Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, d'intesa con le strutture e le istituzioni interessate, è impegnata ad individuare un percorso operativo, connotato da concretezza ed efficacia, dando priorità alle azioni suindicate che sono in grado di produrre da subito effetti virtuosi sui processi logistici e di distribuzione delle merci, abbattendo i costi del “non fare logistica”.

Gli studi e i servizi di supporto tecnico-specialistico già avviati e le intese concluse con soggetti istituzionali formano oggetto di specifiche proposte, con particolare riferimento al miglioramento dei processi di filiera nei settori agroalimentare, del farmaco e dell'*automotive*, alle politiche di *city logistics*, alla realizzazione della Piattaforma logistica integrata nazionale e dei servizi ad essa correlati.

Inoltre, meritano attenzione e approfondimento le opportunità di lavoro, per le imprese italiane di logistica, connesse con l'evoluzione dei rapporti economici e commerciali tra l'Italia, i Paesi comunitari e quelli dell'Africa mediterranea. A questo fine, va compiutamente analizzato il nuovo contesto socio-economico, conseguente alla sempre maggiore interdipendenza fra il sistema nazionale e le politiche comunitarie, tenendo conto della ridefinizione dei corridoi trans europei, con l'inclusione dei finanziamenti per il corridoio Baltico-Adriatico, e occorre individuare specifiche azioni che, nell'ambito delle linee strategiche del Piano, favoriscano la promozione di forme di comodità. Per quel che riguarda l'Africa mediterranea, una volta consolidata la stabilizzazione politico-economica dei Paesi interessati, vanno testati i possibili scenari di sviluppo sotto il profilo delle infrastrutture di trasporto e del traffico marittimo interessante l'interscambio con l'Italia, unitamente all'Area dei Balcani e dei Paesi Arabi Medio-Oriente.

Non meno importanti sono la:

- promozione di iniziative per lo sviluppo dell'intermodalità;
- formulazione di indirizzi e di proposte in materia di sicurezza della circolazione stradale, con riferimento ai programmi ed alle strategie dei controlli sull'attività di autotrasporto;
- attivazione di politiche di investimento per la competitività delle imprese italiane di autotrasporto;
- rilevazione dei costi dei servizi e monitoraggio ai fini dell'Osservatorio.

Pertanto le attività impostate sono finalizzate al miglioramento dell'efficienza del sistema trasporti logistico in attuazione della direttiva adottata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che è sostanzialmente incentrata sull'attuazione del Piano Nazionale della Logistica.

Si ricordano in particolare:

- ✓ Attivazione di accordi istituzionali per la logistica di filiera, nella logica ispiratrice del Piano, di operare per migliorare i contesti operativi degli operatori della domanda e dell'offerta, riducendo gradualmente i maggiori costi indotti dalla inefficienza logistica sulla economia del Paese. Gli accordi che mirano, a migliorare alcuni processi interrotti, come quello della filiera del settore *automotive* e quello della distribuzione urbana delle merci, o a consolidare alcuni processi che potenzialmente hanno forte capacità di integrazione, ma nei quali manca l'anello di congiunzione tra gli attori o tra gli attori e il contesto istituzionale, come la filiera agroalimentare. In particolare:
 - per la Filiera *automotive*, l'obiettivo è quello di avviare un forte ammodernamento del parco veicoli e, allo stesso tempo, stabilire un percorso di *reverse logistics* per i veicoli dismessi, che rappresenta anche un progetto di smaltimento dei rifiuti industriali per le componenti

- non recuperabili. Il tutto, previa intesa con ANFIA ed UNRAE e con alcune fra le Regioni italiane più significative per le politiche di settore, come il Piemonte e la Campania;
- per la Filiera della Distribuzione urbana delle merci, la “banca informativa” sulle politiche attuate dai diversi Comuni, dà un quadro di conoscenze a livello nazionale che ormai richiedono linee guida regolamentate per facilitare le attività dei diversi operatori. L’ANCI e la Consulta, nell’ambito dell’accordo già stipulato e sulla base delle conoscenze che saranno acquisite in relazione alle esperienze maturate in contesti diversi, potranno indicare linee di intervento utili a ridurre le criticità e migliorare la catena delle attività per la mobilità delle merci. A seguito di questa apertura di tavolo si registra il Protocollo di Intesa con delibere attuative da parte della città di Torino, Milano e Napoli che di intesa con la Consulta si impegnano a portare avanti iniziative comuni e concordate.
 - per la Filiera Agroalimentare, si parte dalla constatazione che, per la produzione, i settori tributari sono prevalentemente quelli di Campania, Sicilia e Puglia, mentre le aree di consumo sono prevalentemente quelle della Lombardia, Veneto e Piemonte, per cui lo scopo della ottimizzazione di filiera è quello di consentire ad attori di non operare in maniera disgiunta.

Introduzione al Piano nazionale della logistica 2012-2021

Il tema della crescita è centrale per un paese come l'Italia che, a causa del costo del debito e dei maggiori costi in logistica, nell'energia, nella burocrazia e della diminuita produttività del lavoro negli ultimi 10 anni, secondo l'Istat ha perso rispetto alla Francia e alla Germania 8 punti di Pil (oltre 120 miliardi di euro).

Come ha detto il Santo Padre la crescita economica e occupazionale è il vero bene comune cui tutti dobbiamo tendere.

I Paesi che sono cresciuti di più dispongono di una logistica efficiente che non solo rende più competitivo il sistema economico e produttivo ma essa stessa è "driver" di sviluppo. La Germania ad esempio, al termine di un grande impegno nella logistica, attraverso la realizzazione del nuovo porto di Amburgo e del nuovo aeroporto di Francoforte, è diventata un hub logistico formidabile per l'Europa.

La logistica è un settore "labour intensive" e così in Germania è il terzo settore e occupa 2,6 milioni di persone, mentre il nostro Paese che ha le stesse chances della Germania, a causa della sua inefficienza in logistica, occupa meno di 1 milione di persone.

Le potenzialità di crescita economica e occupazionale nella logistica ci sono e debbono assolutamente essere colte ora.

Con la decisione della CE del 19 ottobre 2011 nel nostro Paese si incroceranno, se li realizzeremo, ben 4 corridoi ferroviari Ten-T oltre alle autostrade del mare che in questi anni hanno avuto un grande sviluppo anche grazie all'ecobonus italiano.

Con la rete portuale di cui dispone il nostro Paese e lo sviluppo logistico favorito dall'incrociarsi nella pianura padana delle quattro reti europee il nostro Paese, se lo vorrà, potrà entro i prossimi dieci anni diventare la "**piattaforma logistica mediterranea**" al servizio delle merci verso l'Europa e per le merci europee dirette verso l'Africa e il Sud America.

Il Piano che viene qua presentato dopo due anni di lavori, che hanno visto coinvolti i massimi esperti del settore, le migliori Università e Centri di ricerca italiane e che ha voluto coinvolgere oltre 5.000 managers e dirigenti del settore, presenta il quadro delle scelte per porti, aeroporti, interporti, per l'autotrasporto, la distribuzione urbana delle merci e per l'e-commerce etc.

Tagliare i 40 miliardi di euro che ci costa l'inefficienza logistica è un grande contributo alla competitività del nostro sistema economico e produttivo. Presupposto per il ritorno alla crescita.

Nel Piano vi sono una idea del futuro italiano, **un futuro possibile solo se tutti lo vorremo.**

Non un libro dei sogni ma **un Piano operativo** attraverso le "azioni" suggerite e richieste dagli operatori logistici.

Il Paese è cresciuto di meno a causa di ritardi e scelte sbagliate nell'energia e nelle infrastrutture, ma anche a causa della globalizzazione attraverso la delocalizzazione e l'arrivo di prodotti a basso costo.

Con un sistema infrastrutturale e logistico efficiente, con la prospettiva di diventare l'hub logistico del Mediterraneo, potremo cercare di vincere la sfida della "**globalizzazione di ritorno**" (le merci che ritornano dalle nuove fabbriche del mondo).

Per l'efficienza logistica possiamo lavorare sin da ora, nella attesa che si realizzino le infrastrutture che Governo e Parlamento stanno cercando di sbloccare e rilanciare in ogni modo, anche con norme a costo zero o quasi. La Germania ha saputo riconvertire 600.000 operai occupati nella Ruhr in logistica, Shanghai in 4 anni ha realizzato un grandissimo porto. Finanziata da Cavour la stazione di Porta Nuova a Torino venne costruita in 4 anni.

Noi possiamo, se lo vogliamo, e il Piano della logistica lo dice, nei prossimi dieci anni diventare la "piattaforma logistica del Mediterraneo" con la quale ridare maggiore competitività e crescita economica e occupazionale al nostro Paese.

Le reti ferroviarie hanno unito l'Italia unita dal Risorgimento. Nel prossimo decennio le reti infrastrutturali e logistiche ci ridaranno un futuro migliore e di crescita perché la decrescita non è assolutamente felice.

Bartolomeo Giachino

LA CONDIVISIONE INTERMINISTERIALE DELLE SCELTE PER LA LOGISTICA

Per il programma di sviluppo e attuazione del Piano, sono stati tenuti costantemente aperti i “canali” di comunicazione tra i diversi gruppi di lavoro attivati anche con gli altri Ministeri allo scopo di dare valenza di politica industriale al settore dei trasporti e della logistica, che con larga condivisione delle forze politiche e dei diversi settori che operativamente rappresentano un significativo mercato e considerato un elemento cardine della politica economica del Paese.

La logistica è entrata nell’anima delle politiche governative.

Con questi obiettivi si è aperto il tavolo di confronto con tutti i rappresentanti dei diversi ministeri presenti in Consulta, per definire i punti focali di un percorso finalizzato, da un lato, ad eliminare le criticità evidenti ed immediate quelle definite a “costo zero” e, dall’altro, ad attivare interventi di medio-lungo termine nella logica dello sviluppo di sistema e di razionalizzazione dei costi.

Il quadro di analisi e valutazione può essere così schematizzato:

- a. con il Ministero dell’Interno. È stato sottoscritto un Protocollo d’intesa per contrastare l’abusivismo e promuovere l’aumento dei controlli su strada, per la regolarità e qualità del mercato, anche attraverso strutture di supporto specializzate che consentano alle Forze dell’ordine ed agli operatori del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di aumentare i livelli di controllo ai fini della sicurezza e della trasparenza del mercato e per limitare la diffusione del cabotaggio abusivo sul nostro territorio. Il progetto sarà implementato con la introduzione di tecnologie informatiche per ridurre i tempi delle operazioni e migliorare i risultati per le utenze nonché con il recepimento delle direttive europee sui controlli;

A questo fine, la Consulta generale per l’autotrasporto e la logistica ha messo a disposizione specifiche risorse per semplificare ed accelerare l’attività di controllo delle Forze dell’ordine, con particolare riguardo ai casi di infrazione al codice della strada, che prevedono l’immediato pagamento delle sanzioni pecuniarie;

- b. con il Ministero degli Affari Esteri è stato definito il programma di attività avendo come obiettivo quello di promuovere sia i collegamenti con i Paesi in via di sviluppo del Nord Africa e della costa Atlantica sia con i Paesi del Far East per strutturare processi di facilitazione per le attività di import-export, con il supporto di adeguate politiche per la logistica capaci di rafforzare il peso geo-economico e lo sviluppo della logistica del Paese soprattutto nell’area del Mezzogiorno;
- c. con il Ministero delle Politiche Agricole si sono definite le linee operative per un approfondimento delle criticità ed l’individuazione delle soluzioni per accorciare la

numerosità degli attori nella filiera dell'agro e allo stesso tempo ridurre i costi ed i tempi legati alle operazioni di trasferimento dai luoghi di produzione ai mercati di consumo. Uno degli aspetti che sarà particolarmente focalizzato e valorizzato è quello dei tempi di carico e scarico delle merci oltre ovviamente a quello dei flussi di settore sulle diverse aree del territorio in modo specifico il trasferimento dei prodotti nell'area di produzione a quella di trasformazione e dei consumi. Un rilievo particolare assume l'area siciliana per le difficoltà di traghettamento i cui tempi di attesa incidono sul ciclo operativo degli autisti;

- d. con il Ministero dell'Ambiente, si è aperto il tavolo di lavoro per coniugare le politiche ambientali con quelle delle infrastrutture, operando sulla semplificazione delle procedure sia per gli aspetti che riguardano le nuove opere sia per quelle riguardanti la funzionalità degli impianti, come i dragaggi dei porti. Per quanto riguarda la produzione dei servizi di trasporto, l'obiettivo è di ritrovare i punti di collegamento ai fini della interoperatività e della messa a sistema dei servizi, per arrivare ad una piattaforma telematica al servizio dei trasporti e della logistica, nella logica della sicurezza e della safety. Il progetto SISTRI, unitamente a UIRNet ed alla piattaforma del Comitato Centrale dell'Albo costituiscono di fatto l'architettura di base per dar vita alla Piattaforma Telematica integrata ambiente-trasporti-logistica-sicurezza. Misure per ammodernare il parco rotabile messa a punto dalla Consulta saranno portati al confronto delle politiche ambientali per quanto concerne i livelli di emissione dei veicoli soprattutto di quelli che operano nelle grandi aree urbane;
- e. con il Ministero Economia e Finanze, si sono evidenziati - e saranno analiticamente analizzate - le modalità per sostenere una politica industriale del trasporto merci e della logistica orientando le risorse di sostegno al settore verso politiche di investimento per una riduzione dell'incidenza del costo della logistica nel costo della produzione. In attesa delle decisioni comunitarie relative alla separazione tra rete ferroviaria e gestione dei servizi, va posto il tema del ruolo del player logistico di FS e delle imprese private minori per un rilancio della co-modalità. Assume rilievo il tema del finanziamento dei porti, anche alla luce della riforma delle Autorità Portuali attualmente in discussione che assume rilevanza soprattutto per le Piattaforme logistiche e la definizione delle priorità della retroportualità;
- f. con il Ministero per le Politiche Europee, cui saranno sottoposti preventivamente gli schemi delle misure di attuazione delle politiche di settore previste dal Piano; si è

concordato di esaminare, di volta in volta, gli aspetti concernenti la compatibilità comunitaria degli specifici interventi;

- g. con il Ministero dello Sviluppo Economico saranno attivate e concordate le politiche di filiera che interessano l'automotive e gli elettrodomestici in una prima fase per una successiva estensione a tutte le filiere, in primo luogo a quelle che saranno regolamentate anche attraverso i previsti accordi di settore;
- h. con il Ministero del Welfare per definire misure finalizzate alla riduzione del costo del lavoro per evitare la delocalizzazione delle più importanti imprese di trasporto e logistica italiane;
- i. con il Ministero per i Rapporti con le Regioni sarà attuato un piano di lavoro per implementare i punti di convergenza tra la nuova politica del Sud e del Mezzogiorno per le linee del Piano della logistica;
- j. con il Ministero per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione per l'implementazione del M.O.A. (misurazione oneri dell'amministrazione).

1. IL CONTESTO MONDIALE: LA COMPETITIVITÀ E LA EFFICIENZA LOGISTICA DELL'ITALIA

1.1. L'efficienza logistica secondo la Banca Mondiale

Il commercio globale tra le diverse nazioni è sostenuto da una rete di operatori logistici la cui efficacia però dipende in gran parte da fattori country-specific quali le procedure commerciali, le infrastrutture di trasporto e telecomunicazione, e i mercati domestici per i servizi di supporto. In tale contesto, Germania e Singapore ottengono le posizioni più elevate con punteggi superiori a 4.08 (rispettivamente 4.11 e 4.09) mentre la Somalia occupa l'ultima posizione con un punteggio di 1.34, la qual cosa sottolinea quanto sia ampio il gap logistico che separa i Paesi ad alto reddito da quelli a basso reddito. Alla base di questo divario sembra esserci l'assunzione che se le nazioni più ricche hanno implementato opportuni programmi di facilitazione del commercio internazionale, i Paesi meno sviluppati sono vincolati da una serie di ostacoli che rendono difficile un progresso continuativo. Tuttavia, per la Banca Mondiale, **il reddito non rappresenta l'unica determinante del contesto logistico**, ci sono anche una serie di altri elementi prioritari sui quali gli amministratori possono intervenire allo scopo di influenzare la prestazione, vale a dire:

- *La liberalizzazione dei mercati dei servizi logistici* che incoraggia gli operatori locali ad incrementare la qualità dell'offerta. Ciò vale in particolar modo per i settori dell'autotrasporto e delle operazioni doganali che sono essenziali per l'efficiente recapito delle merci da parte degli spedizionieri internazionali.
- *I tempi e i costi di importazione ed esportazione*, che però, nel caso di Paesi senza sbocco sul mare, dipendono in larga parte da ciò che avviene al di fuori dei loro confini.
- *L'affidabilità e la prevedibilità della catena logistica* è fondamentale poiché, nei Paesi dove la prestazione è bassa, gli importatori ed esportatori sostengono costi ulteriori al fine di mitigare gli effetti di catene inaffidabili. Un esempio possono essere gli alti costi di magazzinaggio il cui peso viene inevitabilmente attribuito ai consumatori finali. L'inaffidabilità e la non prevedibilità possono dipendere da diversi fattori quali le eccessive ispezioni fisiche o la mancanza di fiducia nella ponderatezza delle ispezioni che comportano una dilatazione dei tempi di sdoganamento.
- *La dotazione e la qualità delle infrastrutture* relative al commercio costituisce un catalizzatore della crescita. La World Bank con il termine infrastrutture considera sia quelle relative al trasporto merci e passeggeri, sia quelle tipiche dell'information and communication technology poiché largamente utilizzate per trattamento dei dati di scambio commerciale.
- L'efficiente gestione dei confini ed il coordinamento delle varie *agenzie preposte alle operazioni doganali* è di importanza focale. Infatti, le agenzie responsabili dell'applicazione

delle norme sanitarie e fitosanitarie, e del rispetto degli standard di prodotto, sembrano essere una delle cause dei ritardi nel processo di sdoganamento delle merci in molti paesi in quanto implicano spesso la necessità di ulteriori corsi burocratici e processi ispettivi.

- Gli interscambi commerciali sempre più globali abbisognano di accresciute *competenze* legate alla logistica in senso stretto, ma anche di conoscenze concernenti le procedure commerciali e le pratiche di business. Pertanto, al fine di limitare i costi delle transazioni, risulta di interesse critico, da un lato, incrementare la cooperazione regionale e, dall'altro, implementare efficienti sistemi di transito.

Le aree su cui agire, fornisce un messaggio rassicurante, dalle indagini effettuate presso gli operatori logistici emerge infatti come ci sia una tendenza migliorativa dovuta all'impiego sempre più intenso di soluzioni informatiche standardizzate e alla semplificazione delle operazioni doganali.

Il Logistics Performance Index (LPI) è il frutto della collaborazione tra la Banca Mondiale, i principali operatori logistici e membri appartenenti al mondo accademico. Il rapporto, realizzato con cadenza biennale¹, ha la funzione di assistere i Paesi nell'identificazione dei punti di forza e di debolezza del loro sistema infrastrutturale in modo da poter programmare i loro investimenti in maniera più focalizzata. Nella definizione della World Bank, la logistica coinvolge una serie di attività essenziali - che vanno dal trasporto, stoccaggio, groupage della merce e operazioni doganali, allo smistamento all'interno dei singoli paesi e ai sistemi di pagamento – le quali interessano diversi operatori sia pubblici che privati. Pertanto, un network logistico globale e competitivo rappresenta la struttura portante dei commerci internazionali e, impattando positivamente sull'attività economica dei paesi, il suo miglioramento costituisce un fondamentale obiettivo di sviluppo per i policymakers. Infatti, dallo studio della Banca Mondiale emerge come, a parità di reddito pro-capite, i paesi con una migliore prestazione logistica sperimentano una maggiore crescita, nella misura dell'1% del PIL e del 2% nel commercio.

1.2. Descrizione e analisi critica degli indicatori

Infatti l'indice di prestazione logistica riassume i risultati dei Paesi su sei aree di valutazione complementari:

- L'efficienza nel processo di **sdoganamento**;
- La **qualità delle infrastrutture** relative al commercio e al trasporto;
- La facilità di predisporre **spedizioni competitive** in termini di prezzo;

¹ Oggetto di studio è la seconda edizione (la prima fu pubblicata nel novembre 2007) del rapporto: International Trade Department, USA (2010), *Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global economy*, The World Bank PRMTR, Washington DC, USA

- La **competenza e la qualità** dei servizi logistici;
- La capacità di **rintracciare e seguire** le spedizioni;
- La **frequenza** con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti.

I criteri concernono sia temi tradizionali (procedure doganali e qualità delle infrastrutture) sia elementi di più recente interesse (sistemi di tracking e tracing delle spedizioni, puntualità delle consegne, e competenza del sistema logistico domestico) particolarmente importanti in un settore dove si tende a ridurre sempre più i magazzini, adottare sistemi di gestione just-in-time e implementare catene logistiche globali. Le tecniche statistiche utilizzate per l'aggregazione dei dati in un singolo indicatore sembrano essere valide, in quanto l'LPI complessivo è molto vicino alle media aritmetica dei punteggi ottenuti dai paesi sulle singole (sei) dimensioni d'analisi, e ciò consente di effettuare dei confronti tra Paesi, Regioni, gruppi di Paesi classificati in base al reddito (ad esempio, low/lower middle/upper middle/high –income), e intraprendere diagnosi sulle singole Nazioni. Inoltre, l'indicatore della Banca Mondiale sembra essere convertibile in altre unità di misura, ad esempio *un punteggio inferiore di un punto – come 2,5 piuttosto che 3,5 – può sia comportare dai 2 ai 4 giorni aggiuntivi per la movimentazione delle merci dal porto al magazzino dell'azienda, sia implicare un tasso di ispezione doganale più alto del 25%*.

In aggiunta, la distribuzione dei punteggi dell'LPI delinea la presenza di quattro tipi di contesti logistici:

- *Logistics unfriendly*, ovvero quei Paesi, come quelli meno sviluppati, la cui logistica è fortemente limitata. Fra queste economie troviamo molti Paesi africani quali la Libia, l'Algeria, il Sudan, l'Etiopia; Paesi asiatici quali Iraq e Afghanistan; ma anche Paesi europei come l'Albania e il Montenegro.
- *Partial performers*, ovvero quei Paesi dal reddito medio-basso che presentano barriere logistiche simili (quarto e terzo quintile). Alcuni esempi sono la Russia, l'Egitto, l'Iran, il Venezuela e alcuni Paesi dell'ex-Jugoslavia.
- *Consistent performers*, ovvero quei Paesi la cui performance logistica è migliore di quella media del cluster reddituale di appartenenza (secondo quintile). Fra questi troviamo l'India, il Brasile, l'Argentina, il Marocco, il Messico ma anche l'Arabia Saudita e la Turchia.
- *Logistics friendly*, ovvero i Paesi ad alta performance, per la maggior parte appartenenti al cluster ad alto reddito. Affianco ai Paesi europei, USA, Canada, Giappone e Australia troviamo Nazioni come il Sud Africa, la Cina e la Thailandia.

Tipologie di Paesi in Relazione alle loro Barriere Logistiche

Tipologia di barriera	Logistics unfriendly	Partial performers	Consistent performers	Logistics friendly
Infrastrutture	Grave limitazione	Vincolo importante	Problemi di capacità per sostenere l'espansione del commercio	Pochi colli di bottiglia (eccetto per le ferrovie)
Qualità e offerta di servizi logistici	Basso sviluppo	Mercato debole	Offerta logistica troppo diversificata	Leader di settore
Modernizzazione doganale	Spesso permane un vincolo di rilievo	Vincolo potenziale	Non più un problema	Best practice
Gestione dei confini coordinata	Problema (relativamente) di minor rilievo	Vincolo importante	Tipicamente l'ultimo ostacolo da superare	Problema di minor rilievo
Facilitazione dei commerci regionali	Questione principale per le nazioni meno sviluppate senza accesso diretto al mare	Problematico	Dipende dalla regione	Consolidato

Fonte: CERTeT su World Bank

1.3. L'Italia e il confronto con i Paesi benchmark

Secondo il report della Banca Mondiale, nel 2012 l'Italia si classifica al ventiquattresimo posto per performance logistica (punteggio 3,67 ovvero nel primo quintile tra i Paesi "logistics friendly") e, rispetto al campione di Paesi comparabile considerati, precede solo la Slovenia (34° con 3,29). Con riferimento ai parametri di valutazione qualitativa, con i punteggi di 3,34 per l'efficienza nel processo di sdoganamento; 3,74 per le infrastrutture; 3,53 per la facilità di predisporre spedizioni internazionali competitive in termini di prezzo; 3,65 per la competenza e la qualità dei servizi logistici; 3,73 per la capacità di rintracciare e seguire le spedizioni; e 4,05 per la puntualità delle stesse, l'Italia sembra avere qualche problema rilevante solo sulle procedure doganali (27°), mentre la migliore posizione (18°) è ottenuta sul criterio della puntualità delle spedizioni. Tuttavia, l'Italia esce battuta nel confronto con i comparabili in quanto è penultima in tre parametri su sei (ultima è la Slovenia) e terzultima in altri due (dove hanno fatto peggio solo Spagna e Slovenia) e quartultima nel criterio della puntualità (davanti a Slovenia, Spagna e Francia).

I risultati (R.) e gli indici (S.) dell'Italia e dei suoi Comparables sulle Sei Determinanti della Logistica

	ITALIA		DE		NL		BE		FR		ES		SI		Media EU 27	Media comp
	R.	S.	R.	S.	R.	S.	R.	S.	R.	S.	R.	S.	R.	S.		
Customs	27	3,34	6	3,87	8	3,85	7	3,85	14	3,64	25	3,4	38	3,05	3,45	3,61
Infrastructure	23	3,74	1	4,26	3	4,15	8	4,12	14	3,96	24	3,74	33	3,24	3,55	3,91
Intl shipments	19	3,53	11	3,67	3	3,86	6	3,73	5	3,73	10	3,68	31	3,34	3,28	3,67
Logistics comp.	21	3,65	4	4,09	7	4,05	8	3,98	14	3,82	19	3,69	33	3,25	3,5	3,81
Track&trace	20	3,73	7	4,05	2	4,12	8	4,05	12	3,97	23	3,67	44	3,2	3,65	3,84
Timeliness	18	4,05	2	4,32	12	4,15	9	4,2	23	4,02	22	4,02	43	3,6	3,98	4,05
LPI	24	3,67	4	4,03	5	4,02	7	3,98	12	3,85	20	3,7	34	3,29	3,55	3,81

Fonte: CERTeT su dati World Bank

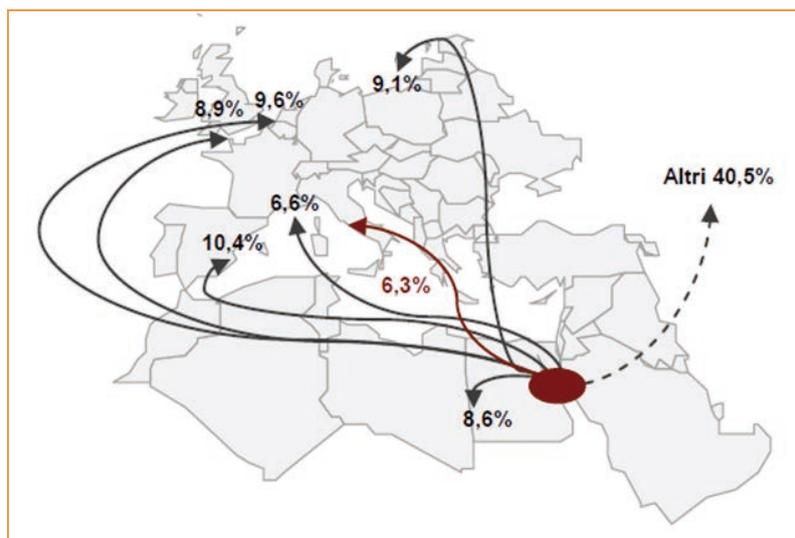
Dunque, applicando le indicazioni per l'interpretazione dell'indicatore fornite dal rapporto della Banca Mondiale, *un punteggio complessivo di 3,64 corrisponde a 1,412 giorni aggiuntivi rispetto alle Germania (4,11) per la movimentazione delle merci dal porto al magazzino dell'azienda, il che corrisponde ad una perdita di efficienza del 11,5% rispetto al risultato tedesco.*

Con riferimento ai tempi e ai costi di esportazione, l'Italia ottiene esiti migliori della media dei suoi competitors riguardo alle distanze da percorrere per raggiungere porti e aeroporti e ai costi da sostenere per il trasporto.

Per quanto riguarda le importazioni, l'unico punto di forza sembrano essere i costi per il trasporto via terra, mentre tutte le altre variabili costituiscono delle criticità per il sistema logistico italiano se confrontato con gli altri paesi comparabile (fatta eccezione per la Spagna).

Nella geografia degli scambi si ha che i traffici che attraversano Suez e prossimi ai porti italiani si orientano prevalentemente sui porti del Nord Europa per i forti differenziali nei "tempi di lavorazione", per l'entrata e uscita delle merci dai porti.

Ripartizione dei Volumi in Uscita dal Canale di Suez (CargoTon)³



Fonte: elaborazione CERTeT su dati Banca Mondiale

Alla luce di quanto detto, l'Italia sconta difficoltà nel mantenimento delle quote di traffico con riferimento alle spedizioni internazionali e alla procedure doganali. A tal proposito una semplificazione burocratica e l'introduzione di metodi ispettivi sostitutivi di quelli fisici consentirebbero una riduzione delle tempistiche ed un miglioramento della qualità dei servizi.

³ Non considera i volume di transshipment

2. IL LIVELLO DI APERTURA DELL'ITALIA AI MERCATI GLOBALI

2.1. Un Network connesso allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (ten-t)

L'obiettivo della Commissione europea é quello di lavorare ad interventi di carattere infrastrutturale che appaiono indispensabili per garantire un mercato unico pienamente funzionante.

Alcuni studi di settore portano alla valutazione che una rete efficiente di trasporto da luogo ad un aumento della crescita economica del 17% a scala europea.

Inoltre è indubbio che: “ ***un mercato unico realmente integrato non sarebbe possibile in presenza di discontinuità nei collegamenti tra tutte le sue parti*** “.

L'obiettivo a lungo termine è quello di realizzare uno spazio europeo dei trasporti basato su un sistema di trasporti competitivo ed efficiente in grado di soddisfare le esigenze di mobilità di persone e beni in base a standard di qualità elevati, e di garantire l'accessibilità a tutte le regioni dell'UE, comprese quelle periferiche, favorendo in tal modo la coesione economica, sociale e territoriale.

Come sottolineato nella sintesi della **valutazione di impatto** (SEC(2011)1213) allegata alla proposta di regolamento, l'Europa è dotata di una consistente infrastruttura di trasporto, ma allo stato attuale **la rete TEN-T risulta frammentata**:

- dal **punto di vista geografico** in quanto essa appare come un **insieme di tratte nazionali scarsamente interconnesse** a causa dei collegamenti mancanti, soprattutto a livello transfrontaliero, che ostacolano la libera circolazione delle merci sia all'interno dei singoli Stati membri sia tra di loro e con i paesi limitrofi; inoltre, le notevoli divergenze in termini di **qualità e disponibilità di infrastrutture** tra i vari Stati membri, in particolare tra vecchi e nuovi, rendono **più difficili i collegamenti est-ovest rispetto a quelli nord-sud**;
- dal **punto di vista modale** considerato che i **nodi intermodali**, che consentono lo scambio di merci tra le varie modalità di trasporto, **non sono adeguatamente sviluppati** in molti dei principali porti, aeroporti e stazioni ferroviarie dell'UE; questa criticità rappresenta uno ostacolo allo sviluppo della comodalità e contribuisce ad aumentare la congestione;
- dal **punto di vista delle norme e degli standard operativi** che, essendo basati su legislazioni nazionali, impediscono lo sviluppo dell'interoperabilità e moltiplicano gli ostacoli e le strozzature nel sistema dei trasporti.

Al fine di dare una soluzione ai problemi richiamati, la Commissione delinea una **strategia a lungo termine fino al 2030/2050** che prevede interventi volti a:

- **migliorare la pianificazione** della rete a livello UE sulla base di un approccio più coerente e trasparente al fine di massimizzare il valore aggiunto europeo della TENT. Entro il 2050, **tutti i principali aeroporti e porti marittimi dell'UE dovranno essere collegati alle altre infrastrutture** di trasporto, con particolare riferimento alle ferrovie ad alta velocità e alle vie navigabili interne; inoltre, **entro il 2030, il 30%, ed entro il 2050, più del 50% del trasporto di merci su gomma** per le distanze superiori ai 300 km dovrebbe essere **trasferito ad altri modi di trasporto** (ferrovie o trasporto marittimo);
- **rafforzare la cooperazione tra Stati membri** al fine di coordinare gli investimenti, la tempistica, la scelta degli itinerari, le valutazioni ambientali e di costo-benefici per i progetti di interesse comune. In tale contesto gli Stati membri dovrebbero impegnarsi a **realizzare i progetti transfrontalieri essenziali** rispettando un **calendario vincolante** e adottare misure per eliminare le strozzature, realizzare i collegamenti transfrontalieri mancanti sul loro territorio e garantire la **connessione con le reti infrastrutturali dei paesi terzi e dei paesi limitrofi** nonché i collegamenti diretti tra le infrastrutture di trasporto per il traffico sulle lunghe distanze ed il **traffico regionale e locale**;
- garantire la **configurazione ottimale della rete quale elemento essenziale ai fini dell'assegnazione dei finanziamenti UE**;
- favorire lo **sviluppo di tutte le modalità di trasporto** e promuovere **servizi di trasporto innovativi o nuove combinazioni** di servizi esistenti, agevolando il trasporto multimodale e la soppressione degli ostacoli amministrativi e tecnici che impediscono l'interoperabilità della rete;
- promuovere le **sinergie con le reti transeuropee di telecomunicazioni ed energia**;
- fornire servizi di trasporto **efficienti sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse** e promuovere un ampio uso delle modalità di trasporto a più basso indice di emissioni di quelle che utilizzano sistemi di propulsione alternativi allo scopo di **ridurre le emissioni di gas ad effetto serra** nel settore dei trasporti del **60% entro il 2050**;

La rete "globale" europea comprenderà tutte le infrastrutture transeuropee di trasporto esistenti e programmate a livello nazionale e regionale. Tale rete resta **essenzialmente di competenza dei singoli Stati membri** e deve poter contribuire a rafforzare la coesione territoriale, economica e sociale. L'esigenza di individuare una **rete centrale** a livello UE o *core network*, da realizzare **entro il 2030**, ha l'obiettivo di rafforzare una spina dorsale e comprenderà quelle parti della rete globale a maggiore **valore strategico** per il conseguimento degli obiettivi TEN-T, nonché i progetti a maggiore **valore aggiunto europeo** quali i collegamenti transfrontalieri mancanti, le principali

strozzature e i nodi multimodali, necessari per garantire la libera circolazione di merci all'interno dell'UE.

La rete centrale interesserà **83 porti europei principali** mediante collegamenti ferroviari e stradali, **37 aeroporti principali** mediante collegamenti ferroviari verso grandi città, **15.000 km di linee ferroviarie ad alta velocità** e **35 grandi progetti transfrontalieri** per ridurre le strozzature.

Ogni Stato partecipa ad almeno un corridoio e per comprendere l'importanza che questa decisione ha per il nostro Paese basta sottolineare che ben quattro corridoi interessano l'Italia:

- il **corridoio 1 Baltico-Adriatico** che collegherà Helsinki a Ravenna, nell'ambito del quale sono previsti i collegamenti ferroviari **Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna;**
- il **corridoio 3 Mediterraneo** da Algeciras (Spagna) fino alla frontiera ungherese che comprenderà, tra l'altro, i collegamenti ferroviari **Lione-Torino, Milano-Brescia, Brescia-Venezia-Trieste, Milano-Mantova-Venezia-Trieste e Trieste-Divača.**

Tutti gli Stati membri che fanno parte di un corridoio, dovranno **redigere congiuntamente e notificare** alla Commissione:

- a) un **piano di sviluppo** che dovrà contenere una descrizione delle caratteristiche del corridoio, gli obiettivi ad esso connessi, in particolare per quanto riguarda le prestazioni in termini di qualità del servizio e capacità, nonché uno studio di mercato sul trasporto multimodale;
- b) un **piano di realizzazione** che dovrà contemplare: sistemi di gestione del traffico interoperabili; misure per la rimozione degli ostacoli fisici, tecnici, operativi e amministrativi tra i modi di trasporto e all'interno di essi; misure per migliorare la capacità amministrativa e tecnica di concepire, programmare, progettare, appaltare, realizzare e monitorare progetti di interesse comune; la valutazione del rischio, inclusi i possibili impatti dei cambiamenti climatici sull'infrastruttura nonché le misure proposte per migliorare la resistenza a tali fenomeni e quelle destinate a ridurre le emissioni di gas serra;
- c) un **piano di investimento**, da aggiornare periodicamente, comprendente l'elenco di progetti necessari per l'estensione, il rinnovo o la reinstallazione di infrastrutture di trasporto, e il relativo **piano finanziario** che dovrà riportare le fonti di finanziamento a livello internazionale, europeo, nazionale, regionale e locale, nonché i finanziamenti derivanti da capitale privato.

In tale contesto, considerata l'importanza dei **nodii urbani** in quanto punti di congiunzione tra le varie modalità di trasporto sia passeggeri sia merci che favoriscono l'intermodalità e i collegamenti fra i trasporti a lunga distanza e quelli a livello regionale e locale, in sede di realizzazione della rete globale si dovrà garantire:

- l'interconnessione tra l'infrastruttura ferroviaria, aerea e, se opportuno, per via navigabile interna, stradale e marittima della rete globale;
- adeguati collegamenti tra stazioni ferroviarie o aeroporti della rete globale all'interno di un nodo urbano;
- una connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura per il traffico regionale e locale, includendo il consolidamento logistico e i centri di distribuzione;
- la concentrazione **del trasporto stradale** o del trasporto ferroviario **di merci al di fuori delle zone urbane**;
- la promozione del **trasporto urbano efficiente di merci** a basse emissioni di carbonio e di rumore.

Per quanto riguarda la **rete centrale**, dovranno essere realizzati in via prioritaria i progetti di interesse comune che contribuiscono al suo completamento; in caso di **significativo ritardo** nell'avvio o nel completamento dei lavori, gli Stati membri interessati dovranno **spiegarne entro tre mesi le ragioni**; la Commissione potrà consultarli al fine di risolvere il problema o adottare misure opportune, informandone immediatamente il Parlamento europeo e gli Stati membri.

In questo contesto europeo assume le politiche individuate dal Piano della Logistica, che per le merci e per le specifiche piattaforme individuano i raccordi e gli interventi atti a rafforzare la rete nazionale per la logistica nella logica di uno sviluppo diffuso.

A sostenere le politiche dei corridoi si sono individuati una serie di progetti tra i quali si segnalano:

- il **progetto SESAR** (*Single European Sky ATM Research Programme*), il **sistema europeo di nuova generazione** volto a modernizzare l'infrastruttura di **controllo del traffico aereo**, tenendo conto delle trasformazioni che hanno interessato il settore in seguito alla creazione del "cielo unico europeo";
- i **sistemi di gestione del traffico ferroviario** (ERTMS), **stradale** (ITS) e **fluviale** (RIS);
- la **rete centrale per i porti e gli aeroporti**.

A livello nazionale una delle azioni prioritarie del Piano nazionale della Logistica e cioè quella della Piattaforma Telematica nazionale.

La decisione della Commissione evidenzia ancora di più il ruolo strategico per l'efficienza della rete europea del Corridoio Mediterraneo (ex Corridoio 5) che trasversalmente raccoglie tutti quelli Sud-Nord da Lione al Friuli

- il **corridoio 5 Helsinki-La Valletta** che comprenderà il **tunnel di base del Brennero** nonché i collegamenti ferroviari **Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valetta** (*si ricorda che nella comunicazione del 29 giugno 2011 sul nuovo quadro finanziario 2014-2020 si ipotizzava una **modifica al tracciato del corridoio** che*

avrebbe comportato la soppressione della tratta Napoli-Palermo e la sua sostituzione con la tratta Napoli Bari. Per un approfondimento si rinvia al Bollettino Attività UE “Corridoio Berlino-Palermo: ipotesi di modifica”, n. 188, del 3 ottobre 2011, a cura dell’Ufficio Rapporti con l’Unione europea);

- il **corridoio 9 Genova-Rotterdam** che comprenderà i collegamenti ferroviari **Genova-Milano-Novara** (cosiddetto “terzo valico appenninico”);
- **Gronda Area Logistica Sud Europa.**

Sul piano operativo gli **Stati membri**, gli operatori dei porti e i gestori delle infrastrutture **dovranno garantire** che:

- **i porti marittimi siano connessi con linee ferroviarie, strade o vie navigabili** della rete globale;
- i canali marittimi, i tratti navigabili dei porti e gli estuari colleghino due mari o dispongano delle attrezzature necessarie a garantire le prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare gli impianti di raccolta dei rifiuti e i residui del carico delle navi.

Particolare attenzione dovrà essere prestata alle **autostrade del mare** che rappresentano la dimensione marittima delle reti TEN-T. Esse comprendono i collegamenti tra porti marittimi della rete globale nonché impianti portuali, tecnologie di informazione e comunicazione come i sistemi elettronici di gestione della logistica, procedure doganali, amministrative e di sicurezza, infrastrutture per l'accesso diretto alla terra e al mare.

I progetti di interesse comune per le autostrade del mare dovranno essere proposti da almeno due Stati membri e dovranno costituire: 1) la componente marittima di un corridoio o tra due corridoi della rete centrale; 2) un collegamento marittimo e le sue connessioni con l'entroterra all'interno della rete centrale tra due o più porti di tale rete; 3) un collegamento marittimo e le sue connessioni con l'entroterra tra un porto della rete centrale e porti della rete globale. Tali progetti potranno anche comprendere attività che comportano più ampi benefici e non sono collegate a porti specifici, come quelle destinate a migliorare le prestazioni ambientali, garantire la navigabilità per tutto l'arco dell'anno, le operazioni di dragaggio, il rifornimento di combustibili alternativi, nonché l'ottimizzazione di processi, procedure e dell'elemento umano, le piattaforme ICT e i sistemi di informazione, tra cui i sistemi di gestione del traffico e di comunicazione elettronica.

I requisiti di base si configurano:

- nel ricorso alle **tecnologie più avanzate e ai sistemi di trasporto intelligenti (STI)** per migliorare la gestione del traffico e la multimodalità, i servizi di informazione e la pianificazione delle capacità, nonché promuovere i servizi di prenotazione *online* e le biglietterie integrate;

- nell'apertura dei terminali a tutti gli operatori in maniera **non discriminatoria e sulla base di tariffe trasparenti**;

2.2. Infrastrutture e politiche per un network nazionale efficiente

Al fine di promuovere il trasporto intermodale di passeggeri e merci, si dovranno garantire i **collegamenti tra le modalità di trasporto** nei punti riguardanti i terminali merci, le stazioni passeggeri, i porti interni, gli aeroporti e i porti marittimi. A tal fine sarà necessario:

- sviluppare uno **scambio continuo di informazioni** in tempo reale tra le varie modalità sulla capacità disponibile dell'infrastruttura, i flussi di traffico, il posizionamento e la tracciabilità; (Piattaforma Telematica)
- garantire la **sicurezza** durante i viaggi multimodali.

Occorre a tal proposito rilevare che la normativa italiana concernente la realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche è stata recentemente oggetto di alcune modifiche adottate con la Legge di stabilità 2012 e con il decreto-legge dell' 6 dicembre 2011 convertito il legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Tali innovazioni vanno correlate agli obiettivi dell'Europa in generale e de nostro Paese in particolare che dal punto di vista dell'assetto logistico un ruolo importante è armonizzate le norme sui sistemi logistici portuali con la riforma degli interporti all'esame del Parlamento.

Il processo di armonizzazione e connessione delle impostazioni nella logica di un network europeo in Italia, sarà favorito da un:

- riassetto delle aree logistiche al fine delle scelte prioritarie e le modalità di attuazione (Piattaforme logistiche);
- favorire processi di intermodalità (riequilibrio modale) dal Disegno di legge all'esame del Parlamento inerente la Riforma degli Interporti e dei Porti.

Per quanto riguarda gli interporti

Il Disegno di legge approvato dalla Camera dei Deputati "Legge quadro in materia di interporti e piattaforme logistiche" composto da 9 articoli, definisce dopo la Legge 240/90 un "nuovo" percorso per la programmazione, realizzazione e gestione relativamente agli interporti e piattaforme logistiche ed allo stesso tempo un iter procedurale per la intermodalità e la messa in rete delle strutture terminali ferroviarie e logistiche.

Un altro aspetto importante del network nazionale in una logica europea è quello del superamento dei vincoli imposti all'Italia dall'Unione Europea attraverso il Protocollo delle Alpi. Limitazioni e divieti di circolazione penalizzano pesantemente le procedure italiane, la logistica, il sistema dei trasporti.

Per questo l'Italia rispetto alle misure dello studio per limitare il traffico stradale di attraversamento ha elaborato una misura di interventi che consente di cogliere gli stessi obiettivi senza penalizzare gravosamente la circolazione dei veicoli attraverso divieti, ma migliorando la efficienza attraverso il coefficiente di carico dei mezzi ed i livelli di emissione dei veicoli per gli aspetti ambientali (vedi capitolo 13).

3. IL CONTESTO EURO MEDITERRANEO E IL POSIZIONAMENTO DELL'ITALIA

Il Paese nel suo complesso ha fin qui sottovalutato il ruolo strategico dei porti per l'economia e la mobilità dell'intero sistema: senza i porti, anzi, senza porti efficienti, l'Italia non potrà far valere una delle sue peculiarità più importanti che è quella della collocazione geografica unitamente a quella delle fitte relazioni che la sua economia ha stretto e si avvia a stringere con altre aree del mondo.

Il Piano della Logistica riconosce il valore strategico dei porti e si fa carico di portare questa consapevolezza nelle linee d'azione.

La rete dei porti, come il ruolo dei porti nel campo dell'approvvigionamento energetico, della continuità territoriale, dei collegamenti con i Balcani e la penisola iberica, è abbastanza presente nella coscienza comune, così come la loro importanza per l'industria turistica. Ciò che stenta ad essere percepito è il ruolo che i porti hanno nel nuovo assetto dell'economia globale; si continua a parlare dell'Italia come “piattaforma logistica naturale nel mezzo del Mediterraneo” ma questo slogan necessita di politiche adeguate e corrette a breve, che il Piano vuole mettere in campo da subito.

L'interscambio commerciale del nostro Paese, nel mercato europeo al netto degli approvvigionamenti energetici, è ancora per il 70% vincolato ai destini dell'Europa, dell'Unione Europea, dell'area dell'euro. In una simile configurazione i modi di trasporto prevalenti in maniera schiacciante sono quelli terrestri.

Una nuova sfida si pone per il nostro Paese, che è quella di adeguare il proprio sistema logistico partendo dalle infrastrutture stradali e ferroviarie, più in particolare dalla portualità affinché possa rappresentare uno sbocco alternativo ai porti del Nord Europa per i traffici generati dalle economie della Mitteleuropa. E' l'Unione Europea a spingere in questa direzione, mettendo al primo posto dei corridoi ferroviari europei a vocazione merci da attivare quello Rotterdam-Genova (cfr. la decisione del Regolamento UE 913/2010, pubblicato sulla G.U. Ue L276 del 20.10.2010).

Considerazioni di carattere ambientale rafforzano questo orientamento e il mercato non potrà non tenerne conto. **Un container che, dopo aver attraversato il Canale di Suez, raggiunge il mercato europeo attraverso i porti italiani e poi su rotaia produce meno CO2 rispetto allo stesso container che arriva attraverso i porti del Nord Europa.**

Secondo aspetto fondamentale: come ha dimostrato in maniera inequivocabile l'imprevista ripresa dei traffici marittimi dalla prima metà del 2010, l'economia mondiale sarà trainata da Paesi come la Cina, il Brasile, l'India; i distretti industriali italiani e il sistema manifatturiero nel suo complesso hanno rilevanti potenzialità in questi mercati, la cui incidenza nell'interscambio complessivo del

nostro Paese è destinata ad aumentare. Su queste direttrici il modo di trasporto con schiacciante prevalenza è quello marittimo.

Il terzo aspetto fondamentale è invece quello che riguarda il Mediterraneo, ove è necessario, nella logica di rete nazionale e mediterranea diffusa, compatibilmente con le Direttive comunitarie di settore, rafforzare le vie del mare facendo leva e valorizzando lo shipping nazionale che proprio nello Short Sea e nei servizi ro/ro delle Autostrade del Mare è leader, in Europa e nel mondo.

Il bacino Mediterraneo è una infrastruttura naturale a costo zero in cui transita il 19% dell'intero traffico mondiale ed ove si posizionano ben 80 porti di rilevanza internazionale. Un bacino che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi e che nel 2020 rappresenterà un mercato potenziale di 525 milioni di persone. Si continua a ripetere che i porti del Nord Africa sono un pericolo, per la rapidità con cui hanno costruito le loro infrastrutture e il costo del lavoro inferiore al nostro. Non v'è dubbio che se dal punto di vista dell'interscambio commerciale costituiscono una opportunità di cooperazione, dall'altro lato per quanto riguarda il mercato del transhipment sono un forte elemento di competizione e minaccia per i porti italiani (europei.).

Bisogna però avere coscienza che il litorale nordafricano e i Paesi asiatici del Mediterraneo Orientale (in primis Israele e Turchia) possono rappresentare il terzo importante pilastro del nostro interscambio commerciale via mare. Il Nord Africa deve essere pensato come un'opportunità, non come un pericolo. Lo testimoniano le numerose imprese italiane che hanno investito in quell'area. E ne è testimone soprattutto l'armamento italiano, che ha già a disposizione la seconda flotta mondiale di traghetti e continua ad effettuare massicci investimenti in nuove navi che consentono di mettere in campo un'offerta di trasporto d'eccellenza: prendendo in considerazione i soli traffici regolari ro/ro merci e/o passeggeri, sono attualmente oltre 450 le partenze settimanali, servite da oltre 100 navi, che collegano porti italiani con altri porti (nazionali od esteri) del Mediterraneo.

I quattro pilastri dello sviluppo futuro sono: alternativa ai porti del Nord Europa, aumento della quota di scambi intercontinentali, sviluppo dei traffici Inframed, crescita dei collegamenti marittimi domestici alternativi al tutto-strada, che impongono pertanto di focalizzare l'attenzione su quattro tipologie di azioni. Ferma rimane la necessità di mantenere al massimo livello di efficienza (o di recuperare per lo meno margini di efficienza erosi dal sostanziale azzeramento delle risorse per la manutenzione) le infrastrutture portuali con funzioni più tradizionali a servizio degli impianti produttivi, che costituiscono la premessa per le attività industriali, e di quelle funzionali all'attività crocieristica. Le predette quattro aree di attuazione sono:

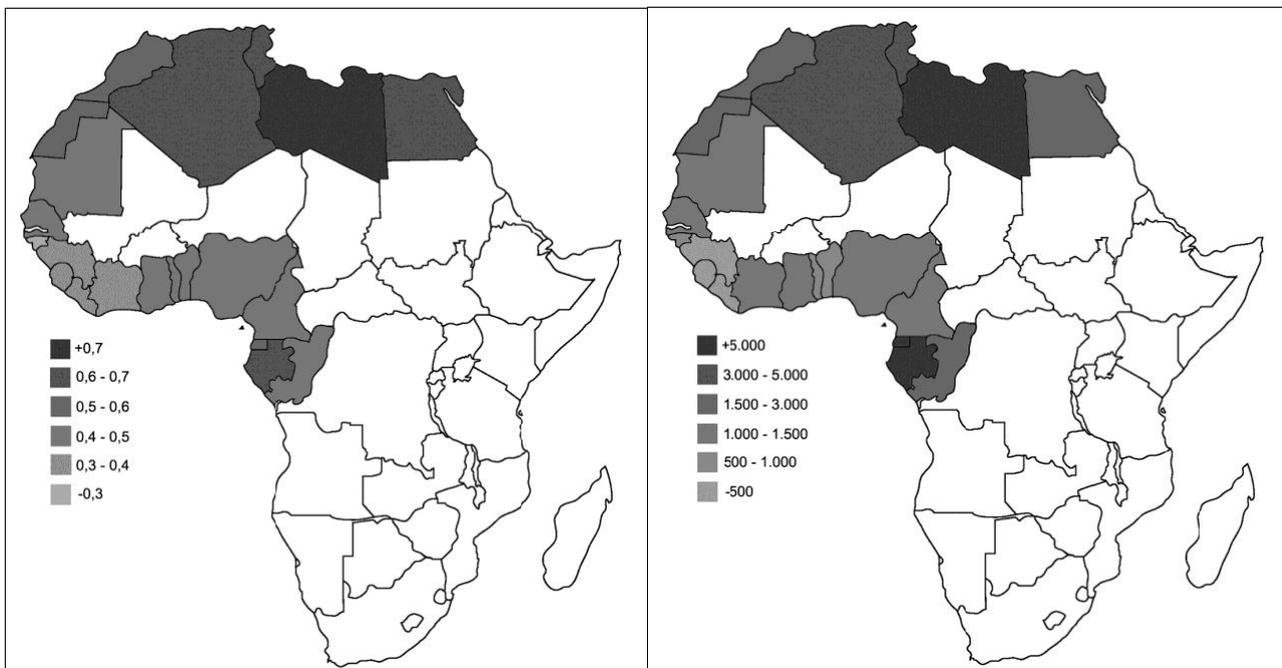
1. porti di destinazione finale, nella logica multi porto, del Nord Tirreno e dell'Alto Adriatico, che sono quelli posizionati meglio per intercettare le correnti di traffico instradabili dal Mediterraneo verso il Centro Europa;

2. gli scali marittimi , anche coincidenti con quelli a servizio di grandi aree di consumo, cui fanno capo linee internazionali;
3. gli scali con rilevanti quote di traffico di transshipment;
4. il reticolo di nodi portuali capolinea di collegamenti inframediterranei e nazionali.

La prima conseguenza di questa impostazione è quella che riguarda il concetto di competitività: esso non può limitarsi all'efficienza delle operazioni portuali ma deve comprendere l'intera catena logistica fino all'utente finale. I porti italiani potranno avere costi di handling o di servizi tecnico-nautici inferiori a quelli di Anversa e di Rotterdam, potranno avere fondali paragonabili, ma finché il sistema logistico non sarà in grado di offrire un costo sistemico competitivo da banchina a utente finale e viceversa, paragonabile a quello di quei Paesi in termini di infrastrutture portuali, di connessione di rete, di snodi adeguati alle spalle, di tempi di espletamento delle procedure import ed export, saranno sempre fuori gioco oppure continueranno a svolgere un ruolo prevalentemente regionale. Il Piano della Logistica è l'insieme di iniziative per abbattere i costi dell'intera catena di trasporto.

Un quadro di lavoro sull'espansione delle linee d'interscambio europee può essere fornito da un'analisi prospettica dell'Africa del Nord e quella Equatoriale, in particolare per quanto riguarda i Paesi mediterranei e atlantici⁴.

Gli indicatori di sviluppo umano (HDI 2010) e PIL pro capite delineano i seguenti quadri macro-economici:



⁴ 1 Tutte le fonti: studio dell'Università di Bari per la Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica.

Le zone con il più elevato grado di sviluppo socio-economico sono i Paesi mediterranei e l'area petrolifera della Guinea Equatoriale e del Gabon.

Nonostante i traffici marittimi per l'area in esame siano concentrati in relativamente pochi porti (all'incirca una decina), la loro quota sul totale mondiale è stimata variare tra il 25% ed il 30%. Tale quota, di assoluto rilievo, è giocata in gran parte all'interno del Mediterraneo, e in particolare nei porti della Libia e dell'Egitto. A livello merceologico lo scambio riguarda soprattutto prodotti energetici (concentrati nel Mediterraneo meridionale) e metallurgici (concentrati in Mauritania, con il 77,4% degli scambi totali dell'area in esame).

I Paesi che offrono migliori prospettive di sviluppo, fatte salve tutte le cautele per gli esiti futuri dei recenti sviluppi politici, sono quindi quelli mediterranei. Questi Paesi infatti, oltre alla bontà relativa dei loro indicatori socio-economici, godono infatti di una migliore dotazione infrastrutturale a livello di porti e di industria. In seconda battuta è interessante il caso della Guinea Equatoriale, che potrebbe diventare a breve un importante terminal petrolifero, suggellando una posizione senza eguali in termini di ricchezza pro capite in tutta l'Africa Nera. Sviluppi analoghi o derivati, anche se in chiave minore, potrebbero essere attesi in Congo e Gabon. Infine, molto in secondo piano, potrebbero aprirsi prospettive di scambio con Senegal, Costa d'Avorio, Ghana, Nigeria e Camerun, qualora migliorassero il loro ritardo infrastrutturale.

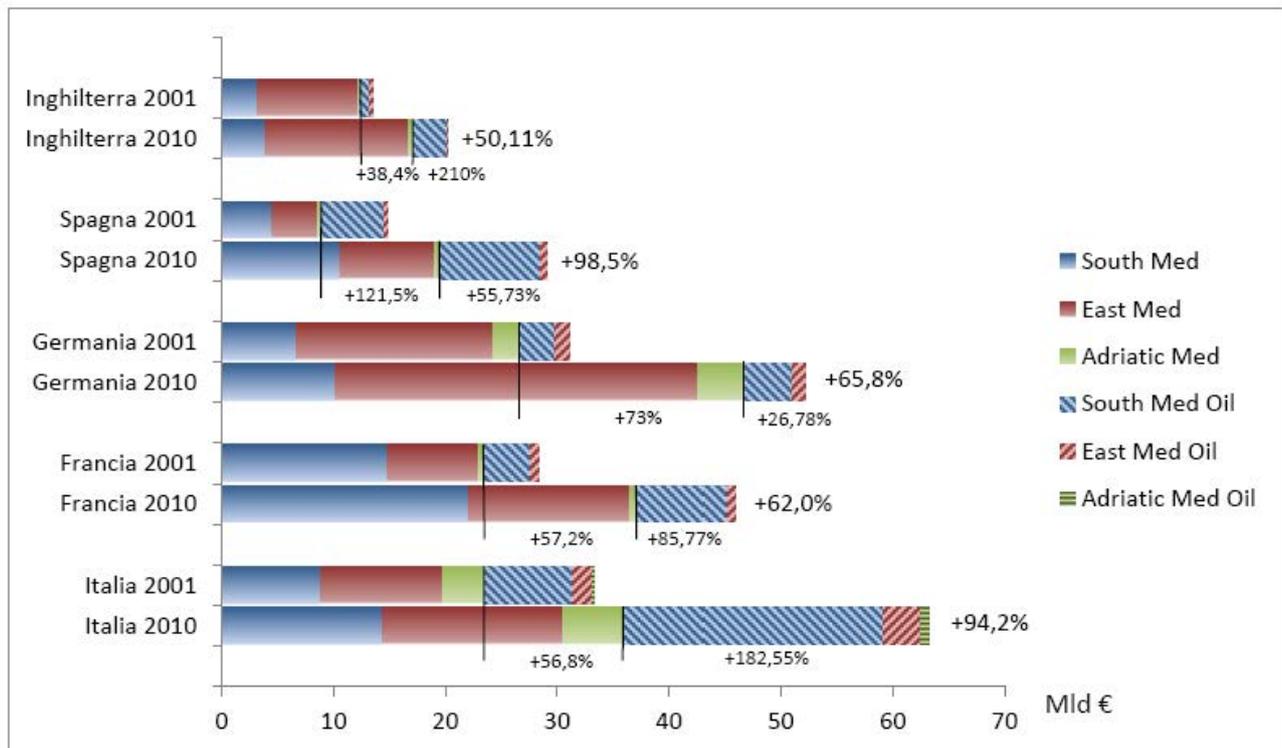
3.1. L'Italia nel Mediterraneo: La posizione dell'Italia rispetto ai suoi competitor europei

Il trend dell'interscambio (import + export) tra i Paesi del Mediterraneo⁵ nell'ultimo decennio registra una crescita grosso modo costante per tutti i Paesi UE (a parte il crollo generalizzato del 2009) (vedi Allegato 1). Il dato è segmentabile considerando in particolare tre macro-regioni marittime di paesi extra-UE:

- **South Med** (Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto)
- **East Med** (Israele, Libano, Siria, Turchia)
- **Adriatic Med** (Albania, Bosnia, Croazia)

Si dà di seguito uno schema che evidenzia tale interscambio distinguendo quello relativo ai prodotti energetici (parti striate) dal resto dei traffici. Sono date le variazioni percentuali delle parti e del totale. Il seguente schema riporta il valore assoluto dell'interscambio (in Mld):

⁵ Tutte le fonti: "Le Relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo – rapporto annuale 2011", SRM, 2011.



In termini assoluti l’**Italia** è il Paese che registra la crescita maggiore, passando dai 32,6 Mld € del 2001 ai 63,3 Mld € del 2010 (+ 94,2%), con un enorme contributo dato dall’interscambio di prodotti energetici, che proprio in Italia detengono la maggiore quota di traffico in termini assoluti (27,38 Mld €, il 43,3% di tutto l’interscambio Italia-Mediterraneo).

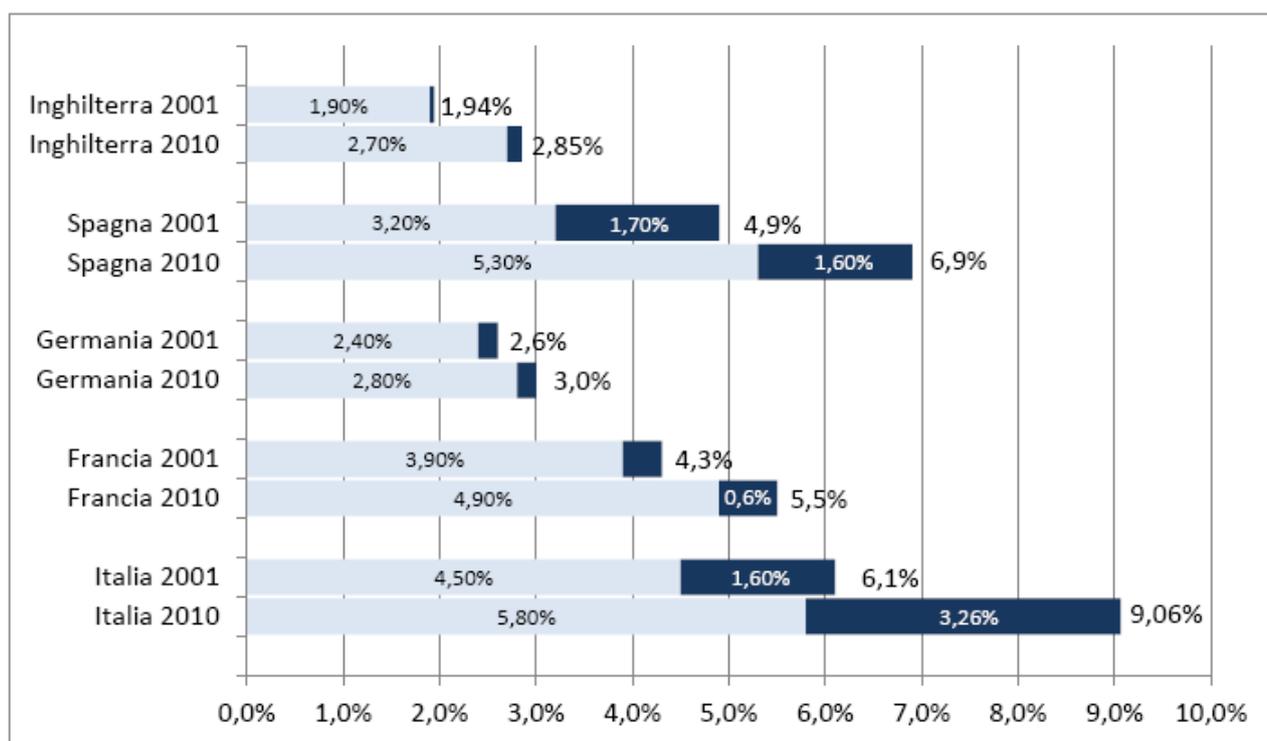
In termini relativi è la **Spagna** ad avere la crescita più consistente, passando dai 14,88 Mld € del 2001 ai 29,03 Mld € del 2010 (+98,5%), superando l’Inghilterra in quote di traffico. Tale risultato è dato soprattutto dalla parte “non-oil”, che proprio in Spagna registra la massima crescita relativa (+121,5%). Va comunque segnalato il peso della parte *oil* (9,56 Mld €, il 32,6% di tutto l’interscambio mediterraneo spagnolo).

In termini assoluti, la **Germania** registra la maggiore quota di interscambio 2010 al netto dei prodotti energetici (46,61 Mld €), confermando per questo segmento il primato del 2001 (all’epoca, con 26,7 Mld €). L’**Inghilterra** invece segna la massima crescita relativa per i prodotti energetici (+210%), pure se confinata a livelli minimali in termini assoluti (3,1 Mld € totali: più basso anche della Germania, che conta 4,5 Mld €).

Il **South Med** emerge da questo schema come il principale interlocutore per i prodotti energetici, lasciando in questo settore un ruolo marginale o nullo alle altre aree mediterranee. La sua quota di mercato è preponderante in Francia, Spagna (dal 2010 anche al netto dei prodotti energetici) ed Italia (considerando al lordo dei prodotti energetici). L’interscambio 2009 dei prodotti petroliferi dell’area è stato così ripartito: Libia 35.146 t, Egitto 21.150 t, Algeria 3.437 t, Tunisia 1.203 t, Marocco 216 t.

L'**East Med** è l'area che, senza contare i prodotti energetici, registra i maggiori tassi di crescita con tutti i paesi UE. Questa è inoltre l'area di riferimento per Inghilterra (rappresentando il 64,3% di tutto il suo interscambio mediterraneo) e Germania (62% di tutto il suo interscambio mediterraneo). L'**Adriatic Med** è un'area tutto sommato marginale, in rapporto principalmente con Italia e Germania. La sua incidenza sul mercato energetico UE è quasi nulla (Solo l'Italia registra qualche quota appena visibile).

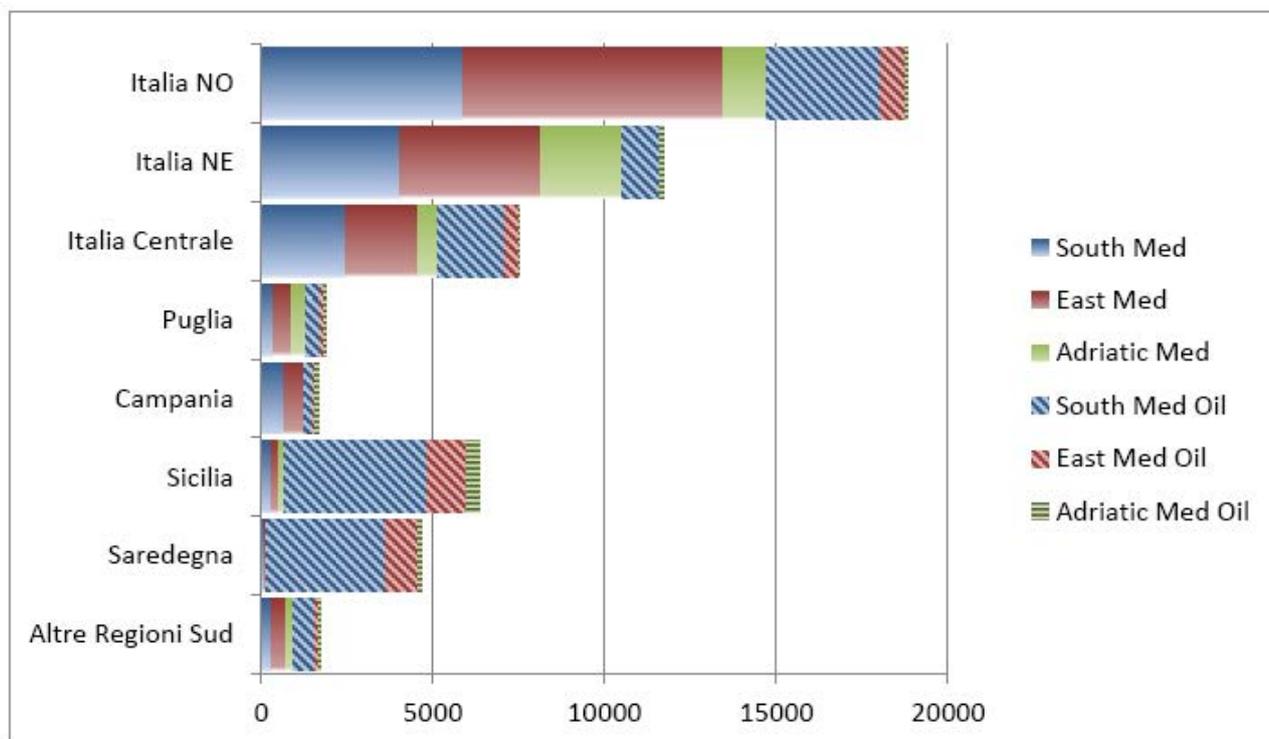
Rapportando i dati di cui sopra all'interscambio totale dei vari Paesi UE con il resto del Mondo, si riesce a quantificare meglio il rilievo dell'area mediterranea nel quadro complessivo. Nello schema si danno i valori percentuali di tale rapporto, distinguendone la parte dei prodotti energetici (più scura).



Non devono trarre in inganno le cifre dell'interscambio energetico (attestate al massimo al 3,26% dell'interscambio mediterraneo): il peso mediterraneo in rapporto all'interscambio energetico mondiale è, seppure in leggero declino, relevantissimo. In particolare, il rapporto Mediterraneo/resto del Mondo vale: Italia: 31,9%; Francia: 11,6%; Germania: 5,1%; Spagna: 20%; Inghilterra: 3,6%.

3.2. Il dettaglio regionale: la distribuzione dei flussi e il ruolo del Sud Italia

Per l'Italia, dei sopraccitati 63,3 Mld € di interscambio Mediterraneo 2010, 54,2 Mld € sono riconducibili a regioni specifiche (34,6 Mld € + 19,6 Mld € *oil*). In particolare i valori, distinti dai prodotti energetici (più scuri), sono così ripartiti (valori in Mln €)⁶:



L'interscambio complessivo risulta dunque così distribuito:

Italia NO	Italia NE	Italia Centrale	Sicilia	Sardegna	Puglia	Campania	Altre Regioni Sud
35,3%	22,3%	14,2%	11,7%	8,5%	3,4%	3,1%	1,5%

L'area che totalizza più quote di traffico è l'**Italia NO**, con 19.260 Mln €. Questa è anche l'area che registra complessivamente (*oil* e non) gli scambi più intensi con il **South Med** (9.290 Mln €) e con l'**East Med** (8.607 Mln €). Segue l'**Italia NE** con 12.185 Mln €. Quest'ultima è anche l'area che registra gli scambi più intensi con l'**Adriatic Med** (2.639 Mln €). Il peso del Sud Italia (Puglia, Campania, Sicilia, Sardegna, Altre) negli interscambi Italia-Mediterraneo è pari al 28,3%: più del doppio rispetto al suo peso nell'interscambio con il resto del Mondo. Questo dato indica l'importanza dell'area Med stessa per il Mezzogiorno.

Da notare il ruolo di Sicilia e Sardegna nell'interscambio energetico (principalmente il South Med), dovuto alle specializzazioni energetiche dei porti di Augusta e di Cagliari. Al netto

⁶ Tutte le fonti: "Le Relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo – rapporto annuale 2011", SRM, 2011.

dell'interscambio energetico i loro valori di traffico precipitano a livelli minimi. In particolare si avrebbe:

Italia NO	Italia NE	Italia Centrale	Sicilia	Sardegna	Puglia	Campania	Altre Regioni Sud
42,7%	30,4%	15%	1,9%	0,4%	3,8%	3,8%	2,1%

L'**Italia NO** si conferma anche al netto dei prodotti energetici il *leader* generale con 14.723 Mln €, nonché primo *partner* per South Med (5.876 Mln €) ed East Med (7.587 Mln €). Segue l'**Italia NE** con 10.485 Mln €. Anche questa si conferma primo *partner* per l'Adriatic Med (2.356 Mln €).

Considerando invece unicamente l'interscambio energetico si avrebbe il seguente schema:

Italia NO	Italia NE	Italia Centrale	Sicilia	Sardegna	Puglia	Campania	Altre Regioni Sud
21%	6,1%	12%	29%	23%	3%	2,2%	4%

L'area che totalizza più quote di traffico è quindi la **Sicilia** con 5.673 Mln €. La Sicilia è poi il *partner* chiave sia per il South Med (4.189 Mln €), che per l'East Med (1.152 Mln €), che per l'Adriatic Med (332 Mln €). Nell'ambito energetico Sicilia e Sardegna assieme rappresentano il Sud Italia al 93% grosso modo in tutte le aree mediterranee. La composizione dell'interscambio energetico (fatto salvo circa 1 Mld € "perso" nei dati) è fortemente sbilanciata verso l'import (73,14% dell'interscambio in questione), con l'export affidato prevalentemente (84%) alle regioni del **Sud Italia**. In particolare il Centro-Nord Italia e il Sud Italia importano rispettivamente 6,1 e 6,1 Mld € dal **South Med** (89,57% dell'import); 0,8 e 0,5 Mld € dall'East Med; 0,1 e 0,02 Mld € dall'Adriatic Med. L'export per le stesse aree invece vale: 0,2 e 2,2 Mld € per il **South Med** (48% dell'export); 0,3 e 1,7 Mld € per l'East Med; 0,02 e 0,4 Mld € per l'Adriatic Med.

Tenendo conto dello scarto di circa 8 Mld € "persi" nel passaggio dai dati nazionali a quelli regionali, si conferma che la quota di interscambio energetico tra Italia e Mediterraneo, in rapporto al resto del mondo, si è ridotta progressivamente (pur aumentando i volumi di traffico) dal 36,5% del 2001 al 29,5% del 2010 (similmente per il Sud Italia si è passati dal 45,8% al 32,2%).

I settori manifatturieri più interessati dall'interscambio mediterraneo sono il tessile, i metalli, i prodotti chimici, i mezzi di trasporto. Il più alto valore di interscambio è dato proprio dal tessile, con circa 6 Mld €. Seguono i metalli (4,8 Mld €), e la chimica (3,3 Mld €). Segmentando il dato si ha:

- South Med: **tessile** (2,6 Mld €), **metalli** (2,2 Mld €), prodotti chimici (1,1 Mld €).
- East Med: **trasporti** (2,8 Mld €), tessile (2 Mld €), metalli (1,9 Mld €), **prodotti chimici** (1,8 Mld €).
- Adriatic Med: tessile (1,4 Mld €), metalli (0,7 Mld €), prodotti chimici (0,4 Mld €), trasporti (0,3 Mld €).

4. LE POLITICHE FERROVIARIE PER LE MERCI

Il futuro del trasporto ferroviario per le merci è oggetto di confronto in Europa, a valle della crisi economico-finanziaria. Il trasporto ferroviario di merci è infatti interessato da dinamiche evolutive di notevole impatto:

- la crisi ha colpito in misura particolarmente acuta i traffici per i quali la ferrovia è più vocata (internazionale, materie prime, automotive) e ha inasprito la concorrenza della modalità stradale, che ha registrato un calo dei noli e un ricorso più frequente a commesse spot e alla rinegoziazione di contratti, determinando fenomeni di back shift modale e la conseguente destrutturazione di servizi ferroviari. In Europa il calo dell'attività ferroviaria nel 2009 è stato mediamente doppio rispetto alla contrazione del trasporto stradale,
- i piani europei per la sostenibilità ambientale dei trasporti sollecitano un forte impiego dell'alternativa ferroviaria soprattutto per le lunghe e lunghissime percorrenze, anche mediante una più spinta internalizzazione dei costi esterni del trasporto su gomma (Eurovignette),
- i maggiori partner europei investono sulle ferrovie. Oltre ai diffusi regimi di incentivazione al combinato ferroviario, la Francia ha varato nel 2009 un piano straordinario per il settore che prevede, tra l'altro, il raddoppio dell'istadamento ferroviario da/verso i Grandi Porti entro il 2015; in Germania, DB persegue una strategia di espansione verso la Russia, l'Asia centrale e la Cina, complementare a una rete di acquisizioni e joint venture portate a termine sull'intero scacchiere europeo,
- la creazione di un mercato europeo realmente integrato, che favorirebbe lo sviluppo del mercato sui servizi di lunga distanza, sconta i vincoli tecnici legati ad una interoperabilità ancora parziale. I piani per la sincronizzazione degli investimenti per l'interoperabilità sui principali corridoi proseguono, ma richiedono calendari progressivi,
- la liberalizzazione del mercato europeo sconta gravi ritardi reciproci, come testimoniano le procedure di infrazione aperte nel 2009 nei confronti della quasi totalità dei Paesi Ue (tutti i maggiori partner inclusi), con un intrinseco effetto distorsivo sui processi di crescita delle aziende e del mercato. Questa constatazione, sollecitata dagli stessi operatori, ha determinato l'avvio di una revisione della normativa comune che regola l'apertura dei mercati, l'indipendenza dei gestori di rete e le funzioni dei regolatori. Resta attuale, nel frattempo, la questione di una reciprocità che assicuri effettiva parità di condizioni di accesso ai mercati.

In Italia la drammatica contrazione della domanda inerente alla crisi si è sommata al processo di ristrutturazione / riduzione del perimetro operativo e riallineamento dei prezzi al mercato operato

dal maggior operatore, Trenitalia, determinando nel 2009 un calo complessivo delle tkm che il Conto Nazionale Trasporti stima al 27% rispetto al 2008.

A ciò si aggiunge il graduale abbandono nel settore cargo del traffico diffuso ovvero la razionalizzazione del servizio di trasporto merci a carro completo che ha portato di fatto alla scelta di pochi terminali funzionali al traffico internazionale e a quello interno. Ciò sta comportando, anche per gli aspetti che riguardano il processo di liberalizzazione del servizio, una grande preoccupazione sugli spazi operativi possibili per gli operatori privati che operano e che si stanno attivando per la gestione dei servizi ferroviari.

Sulle strategie nazionali di rilancio del trasporto merci su ferrovia è necessario un cambio di passo per il cargo sia pure graduale, con un atto di indirizzo e di controllo da parte del Governo accompagnato dalle necessarie risorse economiche e finanziarie per il sostegno alla competitività del ferro partendo dalla valutazione del Ferrobonus 2010-2011.

È per questo che è necessario un programma di medio termine concordato con tutti gli attori del mercato, ivi comprese le nuove imprese operanti sul mercato domestico che hanno impegnato risorse per gestire servizi ferroviari, specie sulle relazioni a maggiore valore aggiunto, quali l'asse transfrontaliero Nord-Sud dove hanno raggiunto quote di mercato assai significative.

Il programma dovrà rendere leggibile anche la scelta relativa ai terminali da cui discende l'assetto di rete dei servizi e le eventuali risorse pubbliche e private per sostenerli. Un mercato dei servizi ferroviari, con la presenza di Trenitalia Cargo, ma anche di altri operatori privati ferroviari, può sostenere un rilancio del trasporto combinato soprattutto sulle relazioni internazionali, ove per i vincoli posti dai Paesi di confine è sempre più difficile attraversare le Alpi con il trasporto su gomma.

Dovranno però essere operate anche scelte di sistema per definire chi, in quale modo e con quali risorse possa garantire un livello di offerta di trasporto su ferro accettabile anche nel resto del Paese. Accade che alcuni operatori impegnati per ragioni di import-export nei traffici internazionali trovino difficoltà oggettive ad orientarsi verso i servizi ferroviari anche quando i traffici potenzialmente possono costituire treni completi: un mercato nel quale treni completi possano essere realizzati non solo da un singolo operatore, ma anche aggregando più quote di domanda per le stesse relazioni favorirebbe la concentrazione dei traffici sui terminali, marketing di aggregazione della domanda, trasparenza nei prezzi, etc.

Una tale politica richiede una riprogrammazione della rete e dei nodi (stazioni terminali, raccordi, porti ed interporti) in una logica funzionale allo svolgimento del servizio ferroviario. C'è la necessità di definire un network – seguendo le indicazioni dell'Unione Europea – che porti alla

creazione di corridoi e nodi espressamente dedicati alle merci che non si sovrappongono al trasporto passeggeri.

E' necessario anche un utilizzo degli incentivi al cargo ferroviario, di cui alla legge 166 del 2002, da erogare in unica soluzione come previsto per legge.

4.1. Le azioni a breve termine

La politica aggressiva da parte di operatori ferroviari stranieri, per la maggior parte imprese incumbent di altri Paesi europei sovvenzionati, richiede un rapporto di reciprocità europeo per consentire all'operatore italiano di definire un quadro chiaro nei rapporti con altri operatori ferroviari europei ed in tal modo mettere a punto un piano industriale per reggere la concorrenza e migliorare la capacità di attrazione di traffici soprattutto sulla lunga distanza.

La riduzione degli scali ferroviari, se è in linea con quanto si sta operando a livello europeo, (Germania 50 terminali ferroviari – Francia circa 70 terminali) richiede un'attenta localizzazione e rafforzamento degli impianti sul territorio a supporto delle direttrici di traffico di scala nazionale ed internazionale.

Un altro aspetto importante è il collegamento efficiente e diretto tra porti e retroporti, con scelte innovative sulla operatività dei sistemi ferroviari all'interno dei porti. Per quest'ultimo aspetto è necessario intervenire su un punto di forte criticità che è quello delle manovre ferroviarie che incidono non poco sulla formazione del costo ferroviario.

Eventuali misure di sostegno di questo settore a favore di strutture societarie o soluzioni tecnologiche performanti è uno dei punti su cui potranno essere operate opportune analisi ed approfondimenti. Per il collegamento con i retroporti questi vanno rafforzati, anche mediante l'identificazione di soluzioni per le tracce e i pedaggi funzionali a servizi navetta tali da massimizzare l'uso del materiale rotabile, e prioritariamente per migliorare i collegamenti dai porti italiani a da relazioni internazionali e per la portualità che presenti programma di sviluppo definiti e certi. Per dare un quadro d'insieme delle politiche di settore è stata definita la rete portante ferroviario cargo e gli hub ferroviari che ne caratterizzano l'ossatura di base.

4.2. Integrazione modale: intermodalità e co-modalità

Nel nostro Paese la scarsità della risorsa "territorio", la dispersione produttiva, la forte antropizzazione e la proiezione peninsulare chiusa a nord dalle Alpi e allungata nel cuore del Mediterraneo sono caratteristiche che rendono indispensabile puntare ad una elevata integrazione comodale e intermodale. L'una e l'altra esigono la transizione delle politiche settoriali da un

approccio costruito per tipologia di trasporto ad un approccio per mercati, più funzionale all'individuazione delle priorità di intervento.

La **comodalità** è un concetto introdotto dall'Ue dal 2006 ed esprime l'organizzazione di ciascuna modalità tale da favorire il miglior impiego delle risorse di infrastruttura e di servizio; essa risponde all'obiettivo di ottimizzare le prestazioni complessive del sistema della mobilità merci sulla base di un forte orientamento all'integrazione operativa, per realizzare il massimo "risparmio logistico" di sistema.

La comodalità è un concetto dinamico. Punta al miglior utilizzo delle risorse esistenti, tenuto conto di e mentre maturano gli interventi – infrastrutturali e regolatori – a loro volta ordinati a realizzare le condizioni di una co-modalità più avanzata.

Le risorse di cui si ricerca l'uso ottimale sono tutte quelle che la mobilità intercetta: economiche, infrastrutturali, industriali e di servizio, professionali, energetiche, ambientali. La co-modalità implica una realistica presa d'atto delle condizioni di partenza e la costruzione di un percorso di innovazione graduale coerente finalizzato alla crescita del valore prodotto.

L'attualità di questo approccio discende, in Europa e in Italia, da almeno tre fattori:

- a) la crescita dei traffici su reti che, presso le porte d'accesso al territorio e su segmenti sempre più numerosi, soffrono di condizioni di congestione non risolvibili in tempi immediati;
- b) l'accelerazione delle politiche sovranazionali che traducono in una penalizzazione economica diretta l'impiego inefficiente delle risorse climatiche, ambientali ed energetiche;
- c) l'organizzazione complessiva del sistema attuale della mobilità, che presenta ampi margini di possibile (graduale) ottimizzazione, utili a sostenere gli obiettivi di crescita e competitività delle economie del vecchio continente nel confronto internazionale.

L'intermodalità è parte essenziale dell'approccio comodale e ha implicazioni su più fronti. Sul grado di effettiva integrazione dei servizi offerti incidono infatti, direttamente, aspetti infrastrutturali e regolatori per i quali si rinvia ad altre parti del documento: l'assetto concorrenziale dei servizi destinati ad interagire, la pianificazione ed effettiva progressione della rete dei corridoi, la magliatura delle infrastrutture minori, l'accessibilità dei nodi di integrazione e di scambio modale, l'efficienza dei servizi accessori, la localizzazione delle piattaforme di scambio e le relative vocazioni prevalenti, ecc⁷.

Non sfugge, naturalmente, che un buon livello di integrazione delle reti e dei servizi di trasporto è una delle condizioni di sviluppo dell'industria logistica e di promozione del territorio – si pensi al

⁷ Alcuni dei temi sopra indicati sono trattati in altre parti del documento, anche con riferimento alla logica territoriale organizzata su piattaforme e piastre logistiche. Di seguito si sintetizzano le evidenze emerse dagli approfondimenti svolti con riferimento specifico al tema dell'intermodalità.

Mezzogiorno - come piattaforma di interesse per i flussi internazionali. Né sfugge che la razionalità dello sviluppo di rete è un fattore di attrattività per i capitali privati, con effetti di riduzione degli oneri pubblici e di moltiplicazione delle utilità collettive.

Un approccio realistico al tema implica la chiara presa d'atto che l'intermodalità consiste in una catena di servizi, nella quale ciascuno degli operatori coinvolti risponde a logiche economiche proprie e partecipa se ne ha convenienza. Costruire condizioni di convenienza per i diversi attori della catena richiede che si trovi un buon equilibrio tra le rigidità e le vocazioni proprie dell'intermodale.

È noto che l'economicità dell'intermodale è in genere vincolata ad alcune **rigidità**: distanze minime elevate, simmetria dei flussi, concentrazione dei carichi lungo la direttrice, frequenza e affidabilità del servizio, committenza relativamente strutturata (investimenti in UTI), accessibilità dei nodi di scambio modale e buoni tempi di transito, compatibilità delle discipline nazionali nei traffici internazionali, qualità dell'infrastruttura lungo la linea (ferrovie), forte coordinamento tra i fornitori del servizio.

Ciò non esclude la sostenibilità economica di servizi diversi, come i collegamenti ferroviari brevi tra porto e retroporto/interporto, in ragione della frequenza o degli effetti di ottimizzazione del servizio complessivo.

D'altra parte l'intermodalità presenta **elementi di forza** rispetto all'alternativa del tutto-strada:

- maggior vocazione alle lunghissime percorrenze e al traffico containerizzato o comunque unitizzato, crescenti in un mercato continentale progressivamente più integrato;
- minore inquinamento atmosferico e acustico;
- riduzione della congestione della rete stradale, dei transiti frontalieri e portuali;
- minore consumo di risorse energetiche;
- valorizzazione dell'Italia quale gateway per le merci destinate al centro Europa;
- specializzazione del trasporto per classi di distanza e tipologia di merci trasportate;
- razionalizzazione d'impiego del personale e dei mezzi per l'autotrasporto che se ne avvalga;
- migliore gestione degli spazi portuali;
- estensione delle fasce orarie (utilizzo notturno) e di tutti i giorni della settimana

Quanto fin qui detto orienta la riflessione riguardo alla costruzione delle condizioni, fisiche ed economiche, perché all'enunciazione di intenzioni o alla realizzazione di interventi segua in concreto lo sviluppo di traffici intermodali. Due condizioni ne sono presupposto:

- assumere un modello organizzativo generale, in cui ad una rete portante di linee e nodi tendenzialmente completa nelle sue funzioni sia integrata una rete di impianti minori o di più elevata specializzazione, funzionali a catene logistiche di area o di filiera;

- garantire nelle diverse situazioni locali una effettiva unitarietà organizzata degli impianti tra loro complementari (sistemi portuali, terminal ferroviari, aree retro portuali, poli logistici in grado di manipolare anche traffico da attestare su altri impianti etc.) anche attraverso la creazione di uno sportello unico per garantire tutti i servizi correlati alla catena del trasporto da istituire nei nodi più importanti della rete. Per questo è necessario assicurare un'azione di pluralismo per il coordinamento degli investimenti nelle diverse piattaforme logistiche.

Le sollecitazioni emerse da parte degli attori economici sono coerenti con quanto detto sopra e concordano sulle seguenti priorità, per lo più originate dalla lamentata esperienza di prassi opposte:

- evitare la dispersione delle risorse e la proliferazione di infrastrutture, pubbliche o private, al di fuori di una logica di sistema, tali da produrre la cannibalizzazione di traffici che richiedono semmai polarizzazione e concentrazione, focalizzando invece l'erogazione di servizi logistici di qualità al trasporto e all'industria;
- allineare in una logica di sistema gli indirizzi nazionali con i piani di sviluppo territoriale di competenza di Regioni ed enti locali e i lavori di censimento e coordinamento dal basso già disponibili (mappatura delle connessioni di terra per i sistemi portuali, tavoli tecnici del Piano della mobilità);
- includere, tra le priorità del disegno nazionale di sviluppo intermodale, le opere minori, puntuali e di ultimo miglio, ad elevato impatto logistico, ovvero in grado di generare capacità aggiuntiva e migliore qualità dei servizi erogati sui corridoi a vocazione merci;
- riqualificazione degli insediamenti immobiliari per la logistica capaci di supportare la riorganizzazione dell'offerta e la trasformazione della domanda;
- aggiornare il quadro normativo che disciplina l'attività degli interporti, che sono parte ormai di uno schema di rete di rilievo europeo e, pur restando attori dello sviluppo regionale, servono territori secondo una geografia dei flussi che va oltre i perimetri amministrativi locali, favorendo anche in questo comparto l'aggregazione imprenditoriale, ed una politica di condivisione delle scelte in ordine ai raccordi ferroviari ed alla gestione sui servizi ferroviari compatibili con le esigenze imprenditoriali di sana gestione industriale accompagnata da un equilibrio economico\finanziario;
- correggere l'effetto di destrutturazione del reticolo nazionale di collegamenti ferroviari tra le regioni economiche del Paese conseguente alla liberalizzazione del settore ferroviario (fattore che, tra gli altri, ha imposto a Trenitalia Cargo la riorganizzazione e razionalizzazione delle proprie attività) e alla sopravvenuta crisi economica, effetto che sta portando ad una caduta dell'offerta intermodale/combinato al Centro e al Sud;

- pianificare interventi sull'infrastruttura ferroviaria in modo da avere un sistema di banchine e di impianti terminali capaci di consentire la produzione di treni più lunghi e più pesanti sulle direttrici prioritarie per i traffici intermodali;
- abbattere le inefficienze derivanti dall'assenza di coordinamento tra i vari attori coinvolti, specie nel transito portuale, anche mediante lo sviluppo di sistemi intelligenti a rete.

Attenzione particolare va dedicata ai **regimi di incentivazione** per l'intermodalità, che il mercato indica, allo stato, come determinanti per orientare una quota non irrilevante della domanda verso combinazioni di trasporto diverse dal tutto-strada (modalità a sua volta sovvenzionata), con l'effetto di assicurare al vettore marittimo o ferroviario livelli di carico regolari e sufficienti ad offrire il servizio e di stimolare il caricatore o autotrasportatore a sperimentare e consolidare soluzioni di trasporto nuove, favorendo altresì forme di aggregazione della domanda.

In entrambi i casi – intermodalità marittima e intermodalità ferroviaria – l'azione pubblica deve favorire la concentrazione di traffici su collegamenti adatti allo shift modale, per distanze e tipologie di merci, con l'obiettivo di far emergere e consolidare i corridoi di terra o di mare che abbiano elevata valenza logistica, cioè rispondano effettivamente ai flussi di mercato, si connettano efficacemente alle reti a monte e a valle, e possano essere tendenzialmente accompagnati verso l'autosostenibilità.

Per quanto riguarda il marittimo, le **Autostrade del Mare**, nazionali e internazionali, dimostrano di avere buone prospettive di sviluppo. La flotta italiana è leader in Europa proprio nel settore delle navi ro-ro, con 450 partenze settimanali che collegano regolarmente i porti italiani tra loro e con parte dei Paesi mediterranei. Il regime di incentivazione italiano – l'ecobonus – premia l'autotrasporto che viaggia con relativa frequenza su nave su collegamenti selezionati, ed è considerato a livello europeo una best practice. Ne viene raccomandata l'estensione anche per collegamenti internazionali in relazione anche alla possibilità di abbattere le esternalità negative grazie ad un maggiore riequilibrio modale.

La buona attrattività maturata da questa misura deve trovare stabile conferma nelle politiche pubbliche. L'ulteriore sviluppo dello Short Sea dipende però anche dalla regolarità sia dei flussi di domanda, per assicurare sufficienti tassi di carico delle navi, sia dell'offerta nell'arco dell'anno, per consolidare la percezione dell'alternativa marittima come una componente della rete. Misure utili a questi fini si rintracciano in una destinazione specifica e preferenziale di azioni/finanziamenti ai porti dove si attestano linee di short sea che abbiano dato prova di essere ben recepite dal mercato, e per l'organizzazione di spazi tendenzialmente separati per l'accosto e il deflusso in servizio AdM . Da non sottovalutare anche lo sviluppo di azioni di divulgazione mirata.

Saranno altresì incentivate le riorganizzazioni degli spazi portuali dedicati al fine di migliorare la fluidificazione dei flussi separando gli spazi dedicati al traffico Schengen rispetto ai traffici extra Schengen.

Più complesso, ma non rinviabile, il discorso sui regimi di sostegno alla domanda di **servizi intermodali ferroviari**, che presuppongono una committenza più strutturata e presentano rigidità maggiori. L'Italia è tra i pochi Paesi che, sino al recente decreto “ferrobonus”, non ha sostenuto l'intermodalità ferroviaria con incentivi pubblici ai servizi e/o agli investimenti, salvo alcuni provvedimenti di carattere regionale (Friuli Venezia Giulia, Veneto, Campania, Emilia Romagna). La ristrutturazione del servizio di Trenitalia Cargo ha negli anni recenti ridotto il perimetro operativo e avviato il riallineamento dei prezzi al mercato. La crisi economico-finanziaria ha concorso a determinare, in Italia come in Europa, un calo drammatico della domanda e il dirottamento di traffico all'inverso, dalla ferrovia alla strada. Il dato più significativo è la caduta di oltre il 40% della produzione nazionale del complesso degli operatori tra il 2006 (ultimo anno di applicazione degli incentivi ex lege 166 del 2002) e il 2009.

Il rilancio del trasporto ferroviario merci unitamente al potenziamento delle vie del mare e del trasporto aereo è stato condiviso nella logica di un riequilibrio dei trasporti ed un rilancio del sistema logistico italiano. Per questo si pone anche il tema se una grande piattaforma logistica nazionale ha bisogno anche della formazione di un **grande player logistico nazionale** capace di operare su un network di servizi integrati, secondo il principio della co-modalità.

Questo processo può facilitare la specializzazione dei servizi rispetto alle relazioni di traffico da servire e sostenere il progetto dell'adozione della formula FOB, auspicata da tutti, da parte delle nostre imprese che operano sui mercati internazionali.

Occorre invertire rapidamente la tendenza e questo è uno degli obiettivi più importanti del Piano.

Le azioni mirate all'intermodalità ferroviaria dovranno concentrarsi su tre segmenti prioritari: il transito alpino, i carichi inutilizzati in transito portuale, il combinato nazionale di medio-lunga percorrenza.

4.3. Il trasporto combinato ferroviario

Domanda di trasporto

In ambito nazionale:

- il trasporto di merci su strada di lunga percorrenza (oltre 500 km) rappresenta attualmente una quota minoritaria del traffico ed è pari a 50 milioni di t/anno;
- il trasporto intermodale presenta un trend decrescente nell'ultimo decennio;

- il 70% del trasporto intermodale fa capo agli scali portuali del Nord Italia (container), il 30% è trasporto combinato di casse mobili

In ambito internazionale:

- i traffici di merce attraverso l'Arco Alpino assommano a circa 150 milioni di t. di merce, di cui circa un terzo su ferrovia;
- il trasporto intermodale detiene una quota crescente del segmento ferroviario.

Prospettive di sviluppo dell'intermodale terrestre

- ✓ In crescita sull'internazionale e critico in ambito nazionale
- ✓ Problematica appare un'inversione di tendenza in ambito nazionale essendo invariati i caratteri della domanda e le limitazioni dell'infrastruttura
- ✓ Più fattibile appare la prospettiva di "allungare" la tratta italiana degli attuali traffici intermodali. Oggi la quasi totalità dei flussi ha origine/destinazione negli scali di Novara, Busto Arsizio e Verona. In prospettiva è necessario puntare su un progetto di rete nazionale operando sull'integrazione di terminali ferroviari interportuali
- ✓ L'altro segmento di domanda potenzialmente acquisibile dall'intermodale è quello dei flussi di merce da e per i porti (circa 40 milioni di t):
 - prospettive di crescita dei traffici internazionali maggiori rispetto al nazionale/potenziale ulteriore costituito dai flussi che oggi gravano sui bacini del mare del Nord
 - rottura di carico "obbligata" e non "artificiale"
 - concentrazione delle merci (lato porto) in un numero molto limitato di siti
 - sono però brevi i percorsi terrestri (in ambito nazionale).

Interventi atti a favorire lo sviluppo dell'intermodalità

- ✓ Flussi da e per i porti:
 - Riduzione dei tempi necessari per l'espletamento delle procedure doganali e la composizione dei treni
 - Incentivazione del "carrier haulage" (che definisce la modalità di inoltro del container prima del suo deposito in banchina)
 - Riallineamento delle condizioni praticate per le attività di presa e consegna dei container in banchina (gratuita per il settore stradale)
 - Promozione dei terminal container portuali italiani presso spedizionieri ed operatori logistici mitteleuropei

✓ Flussi Nord-Sud:

- sostegno/incentivazione ad operatori in grado di reperire e garantire traffici simmetrici minimi per l'attivazione di servizi regolari e di elevata frequenza attraverso politiche di comodità
- creazione di strutture logistiche per il consolidamento/deconsolidamento e trattamento delle merci in adiacenza ai terminali intermodali esistenti con particolare riferimento alle piattaforme logistiche Adriatico Sud e Tirrenico Sud.

4.4. Le politiche da attivare per un nuovo sviluppo del traffico combinato

L'obiettivo di trasferire una quota di traffico merci dal *tutto-strada* al combinato va perseguito sulla base di una concreta valutazione del mercato: quello dei **traffici di lunga distanza** rappresenta l'ambito in cui più realmente è conseguibile un riequilibrio modale. Tale riequilibrio deve poter rappresentare l'occasione non solo per concorrere a ridurre le esternalità negative prodotte dalla crescita della motorizzazione, ma anche per innescare (finalmente) un adeguato processo di riorganizzazione e sviluppo dell'autotrasporto, anch'esso penalizzato dai maggiori costi provocati dalla congestione e dall'inadeguatezza della rete stradale.

Il fondamento di tale programma è una precisa individuazione delle criticità che occorre superare per consentire al trasporto combinato di svilupparsi. Le problematiche da affrontare sono essenzialmente le seguenti.

- ✓ Il trasporto merci (ed ancor più quello attuale) richiede **certezza dei termini di resa**. Tale esigenza è stata storicamente garantita dalle performance e dalla flessibilità (e fino a poco tempo fa anche dalla limitata dimensione aziendale) del *tutto-gomma*. A fronte di un trasporto ferroviario che ha tradizionalmente manifestato un'**insufficiente regolarità** del servizio.
- ✓ Il combinato richiede concentrazione dei traffici. Ma in molte delle aree di maggior generazione della domanda i **terminali** sono a tutt'oggi **insufficienti** nella capacità e/o inadeguati nell'accessibilità (mentre alcuni sono stati realizzati dove non servono).
- ✓ Nella situazione attuale le imprese ferroviarie non coprono interamente i costi con i ricavi tariffari (anche nel caso del non accompagnato e talora anche nel caso di imprese minori nate dalla liberalizzazione). Mentre comunque si pone in generale il problema della **riduzione dei costi unitari** per mantenere livelli di prezzo competitivi con il *tutto-gomma*, la politica tariffaria della principale impresa ferroviaria italiana va nella direzione di una crescita delle tariffe e quindi di prezzi ancor meno competitivi per i potenziali clienti.
- ✓ Il rafforzamento della presenza sul mercato delle imprese dell'autotrasporto (che implica la loro "messa in rete" ed il loro ingresso anche nel combinato) richiede nuovi modelli organizzativi e

nuove disponibilità ad investire, che oggi sono ostacolate dalla loro **eccessiva frammentazione secondo le indicazioni di politica industriale.**

- ✓ In considerazione delle criticità segnalate, la strategia di intervento deve necessariamente puntare a:
- ✓ **Innalzare** (almeno su una rete principale di relazioni) le **prestazioni del trasporto combinato**, per quanto riguarda innanzitutto la regolarità del servizio, i tempi di resa, ma anche l'incremento dell'offerta
- ✓ **Identificare e realizzare in tempi rapidi alcuni terminali** essenziali (pochi, selezionati, e con procedure di emergenza) **integrati in un network** _ **Riorganizzare la catena del trasporto combinato** (trazione, aggregazione, movimentazione nei terminal, servizi di supporto alla raccolta e distribuzione) per consentire una riduzione dei costi unitari finali del servizio, in coerenza con il nuovo scenario del trasporto ferroviario e che esalti l'attrattività dei terminal (aperti al pubblico ed ai vettori ferroviari);
- ✓ Un **sistema articolato di provvedimenti e di incentivi** che consenta e renda conveniente per le imprese dell'autotrasporto operare sulla raccolta e distribuzione e convertire parte della propria attività dalla *lunga distanza* al combinato;
- ✓ Definire e identificare le **specifiche tecniche ed utente** (soprattutto autotrasporto) **per la realizzazione di una piattaforma IT** per la gestione integrata della rete degli interporti nella catena del trasporto.

4.5. Il programma di interventi individuato

Avendo definito le principali criticità, che si traducono in altrettanti vincoli allo sviluppo del mercato del TCSR, ed individuati i punti-chiave sui quali impostare la strategia di intervento, il relativo programma presenta un percorso obbligato, i cui *steps* sono:

1. utilizzo dei fondi secondo le modalità di applicazione del **Regolamento ex lege 166/2002** relativo all'incentivazione del trasporto ferroviario;
2. finalizzare tali modalità di applicazione ai problemi individuati come prioritari, integrandole con un "pacchetto" (programma) di interventi/provvedimenti correlati che le rendano efficaci.

La legge finanzia una parte sia del costo del trasporto (agevolazioni tariffarie) che degli investimenti. Pertanto si dovrà innanzitutto formulare un quadro puntuale dei fabbisogni, da poter poi confrontare con le risorse disponibili.

1. Dal lato dell'offerta di TCSR si tratta di:

1.1 identificare una rete di relazioni principali su cui sia possibile garantire la massima **regolarità** del servizio (treni cadenzati ad orario) e pertanto certezza dei **termini di resa**;

1.2 verificare che su questa stessa rete sia possibile **implementare l'offerta** di servizi rivolta al traffico nazionale (a partire dall'innalzamento del peso del treno, che oltretutto rappresenta una riduzione dei costi unitari);

1.3 affrontare subito (proponendo procedure d'urgenza) il problema della mancanza o della insufficiente capacità dei **terminal** in alcune aree di concentrazione della domanda;

1.4 identificare, proprio a partire dal sistema delle relazioni e dei terminal principali, un primo programma di **efficientamento della catena del combinato** che, nello scenario della liberalizzazione (terminal aperti ai vettori ferroviari, disponibilità aggiuntiva di trazione, tracciabilità delle merci, monitoraggio, etc.), consenta una progressiva riduzione dei costi unitari finali del servizio;

1.5 identificare un numero ristretto di relazioni (ai valichi), su cui garantire un'**offerta transitoria di TCSR accompagnato**, volta a supportare le imprese di autotrasporto nella fase di conversione.

2. Dal lato dell'autotrasporto si tratta di definire e costruire un **quadro organico di convenienze per il settore ed i suoi operatori**, che consenta e favorisca la conversione al combinato dell'attività di trazione sulla lunga distanza:

2.1 innanzitutto finalizzando il più possibile a questo obiettivo modalità, criteri ed ipotesi di applicazione della legge 166 e del relativo regolamento:

- utilizzo del “contributo premiante”;
- modalità di contribuzione transitoria all'accompagnato;
- contribuzione agli investimenti per la conversione del parco veicoli ed in generale l'ammodernamento delle imprese.

2.2 in secondo luogo individuando e definendo il “pacchetto” dei provvedimenti correlati, necessari a supportare tale conversione:

- liberalizzazione della circolazione e agevolazioni per i servizi di raccolta e distribuzione;
- servizi di supporto alla stessa;
- eventuali manovre sul costo per l'accesso alle infrastrutture;
- eventuali manovre fiscali transitorie.

Rispetto al programma descritto è necessario attivare tempestivamente alcune iniziative.

In particolare:

a) Risorse ex lege 166/2002. È stata condivisa la valutazione della Consulta che ha evidenziato come sia **comunque prioritario ed urgente** (ai fini anche dell'utilizzo dei finanziamenti) **attivare in modo coordinato e concatenato le iniziative ed i provvedimenti** per ottenere, da una parte, un effettivo e significativo trasferimento di traffico dalla strada al combinato e, nello stesso tempo, consentire un utilizzo delle “compensazioni” (incentivi disponibili) ai fini della riorganizzazione

dell'autotrasporto, non trascurando neppure gli aspetti di regolamentazione e gli interventi di carattere minimale.

b) Gestione dei terminal. È uno degli aspetti del programma di efficientamento della catena del combinato da affrontare tempestivamente, al fine di consentire una migliore organizzazione degli operatori attestati sul terminal (vettori stradali e imprese ferroviarie), una maggior certezza dei termini di resa della merce, un contenimento dei costi delle terminalizzazioni. È necessario pervenire ad un **nuovo modello organizzativo**, che consenta di identificare più chiaramente chi ha l'obiettivo/compito/responsabilità di massimizzare la capacità e la gestione dei terminali (movimentazione, manovra e composizione, utilizzo spazi e servizi di supporto). Si tratta di andare ad una più chiara distinzione tra proprietà degli impianti e gestore del terminal (aperto al pubblico ed ai vettori ferroviari), attribuendo a quest'ultimo un ruolo che consenta il **“governo” dell'insieme delle attività** e che da una parte tenga conto della unitarietà della rete e dall'altra sia aperto al coinvolgimento dei soggetti che operano nei singoli impianti. In questo quadro potranno anche essere meglio resi disponibili spazi e servizi di supporto per l'autotrasporto e nello stesso tempo, con il contenimento dei costi delle terminalizzazioni, una parte degli autotrasportatori potrà essere incoraggiata a spostarsi su tale attività.

c) Ruolo di RFI. Va coinvolta non solo per definire gli aspetti di cui al punto b), ma anche per affrontare i problemi di carattere minimale e puntuale – che in molte situazioni ostacolano un miglior funzionamento di alcuni servizi – e per pervenire ad una maggiore regolazione dei rapporti (e del rispettivo impegno) tra gestore della rete e vettori nei confronti dell'obiettivo di garantire il massimo di regolarità del servizio.

d) Trenitalia Cargo. È il soggetto con cui verificare preliminarmente (con la collaborazione anche di Cemat) la possibilità di identificare una rete di primo livello su cui sia possibile avviare in tempi brevi un'implementazione ed un efficientamento dell'offerta volta innanzitutto a garantire **regolarità dei servizi e certezza dei termini di resa** della merce.

e) Criteri di incentivazione all'autotrasporto. È necessario identificare un primo “pacchetto” di incentivi alla conversione.

f) Completamento della rete nazionale degli interporti, piattaforme logistiche, retroportualità, nel senso di realizzare le infrastrutture primarie mancanti, le infrastrutture di connessione, i sistemi avanzati di gestione operando anche attraverso una nuova normativa che superi la L. 240/90, al fine di garantire nuove i requisiti di accesso alla rete di nuove strutture interportuali che mantengano i requisiti di pubblica utilità nonché di allineare le politiche di settore del Paese a quelle comunitarie. Accanto ai finanziamenti in conto esercizio, destinati ad incidere direttamente sul costo del trasporto, si tratta di:

- supportare adeguatamente gli investimenti relativi all'adeguamento dei veicoli ed alla acquisizione delle dotazioni materiali ed organizzative necessarie all'impresa (casse mobili, hardware e software aziendali, formazione del personale etc.), compresa l'adozione di *best practices* condivise con tutti gli attori in gioco;
- incentivare i raggruppamenti, ma anche semplici accordi di partneriato, che consentano al singolo operatore di trovare “*il proprio corrispondente*” attraverso non solo la copertura delle spese necessarie (notarili, fiscali, legali etc.), ma anche l'eventuale istituzione di un “*premio di partneriato*” (del tipo contratto di rete) che abbatta il costo del trasporto.

Complementariamente occorre potenziare i controlli sul rispetto delle norme di sicurezza, che possono contribuire a determinare un equilibrio di mercato bastato su una maggiore trasparenza dei costi, in una misura almeno pari a quella che può determinare la presenza di incentivi al TCSR.

5. TRASPORTO COMBINATO STRADA-MARE

L'analisi del combinato strada-mare si è dapprima concentrata, nei limiti delle fonti informativi disponibili, sulla individuazione dei connotati strutturali del mercato sulla base del traffico che si è svolto nel decennio 2000-2009, sia con riferimento alle relazioni internazionali sia con riferimento alle relazioni nazionali (vedi Allegato 3).

Da tale ricostruzione emerge il consolidamento di un mercato che ha conosciuto una battuta di arresto nell'ultimo anno di indagine (2009), anche se i segnali di una ripresa del traffico sembrano profilarsi già nella seconda parte del 2010.

Per quanto concerne le relazioni internazionali i due versanti tirrenico e adriatico sono impegnati a servire rispettivamente linee di collegamento con la penisola iberica ed il Nord Africa, e con l'area balcanica, Grecia e Turchia. La distinzione tra traffico semovente e non semovente porta a ritenere che la scelta non dipende tanto dalla relazione tra nazioni quanto dalle caratteristiche strutturali dei terminali delle singole relazioni, come pure dal livello di strutture organizzative-gestionali degli operatori dell'autotrasporto.

Sul fronte del traffico nazionale, quindi delle relazioni esclusivamente tra porti italiani, si osserva che salvo poche eccezioni si tratta di servizi di cabotaggio obbligato, cioè di collegamento tra le isole e il continente; pur essendo presenti talune relazioni, come quelle tra Salerno e la Sicilia, capaci di attrarre domanda ponendosi in modo efficace in alternativa al trasporto su strada.

Dal versante dell'offerta, in larga parte dei casi il servizio erogato è di tipo misto, vale a dire capace di soddisfare sia la domanda di trasporto espressa delle merci che dai passeggeri, e le navi ro-ro adibite al trasporto del solo carico appaiono prossime alla sostituzione, in relazione alla quale si prospetta tendenzialmente un rimpiazzo con navi ro-pax.

Non essendo ad oggi pubblicato alcun dato ufficiale rilevato per la singola linea di trasporto via mare, stando alle stime sui volumi totali rispetto alla capacità di trasporto offerta sembra plausibile ritenere che gli attuali livelli di domanda potranno essere aumentati, alla luce anche degli scenari di crescita previsti da recenti studi promossi da RAM, senza dover necessariamente ricorrere ad ampliamenti dell'offerta, posto che l'attuale capacità residuale dovrebbe poter soddisfare la domanda addizionale, quindi senza (a parità di condizioni) un incremento nazionale ferroviario e marittimo stima in circa 50 milioni di tonnellate, cui è da aggiungersi la domanda di trasporto di cabotaggio internazionale via mare che si determinerà a seguito del progressivo sviluppo economico dei paesi che si affacciano sulle sponde meridionali e orientali del Mediterraneo.

Al fine di rendere sempre più competitivo il trasporto combinato strada-mare, stando ai risultati di un'indagine diretta svolta su un campione di aziende di autotrasporto, occorre mantenere la misura

dell'ecobonus, eventualmente modulandolo in ragione del tipo di carico (semovente o non semovente), ed agire per rendere più fluido l'attraversamento del terminale marittimo, evitando il passaggio dei flussi veicolari nelle aree urbane e garantendo rapide connessioni con la rete autostradale, oltre a sviluppare terminali dedicati per il traffico ro-ro o in alternativa piazzali per la gestione dei flussi (particolarmente, dei carichi non semoventi).

Dal lato dell'offerta, le criticità sono sintetizzabili in:

- scarsa accessibilità ai porti;
- assenza di banchine dedicate, percorsi dedicati alternativi, servizi a terra per gli operatori;
- tempi di imbarco/sbarco elevati;
- sovrapposizione di ruoli e compiti dei soggetti operanti nei porti;
- assenza di procedure standardizzate e informatizzate;
- scarso coordinamento operativo con l'attività di servizio doganale.

Superare queste criticità è essenziale nell'ottica di un efficientamento della catena del trasporto, in termini almeno paragonabili al trasporto container, ma anche per poter migliorare l'affidabilità del servizio e garantire certezza dei termini di resa della merce, che è la prerogativa "storica" del tuttostrada.

Dal lato della domanda, dall'analisi della struttura e composizione dei traffici emergono tre dati:

- Le vie del mare vengono utilizzate per i prodotti che presentano minori esigenze dal punto di vista della certezza dei termini di resa;
- I flussi con la Sicilia sono sbilanciati a vantaggio degli arrivi;
- La debolezza del sistema produttivo siciliano (scarsa integrazione di filiera, imprese isolate, inadeguata organizzazione commerciale) non favorisce l'utilizzo del combinato.

Dal lato della struttura ed organizzazione degli operatori del trasporto merci su strada che ne è necessario complemento emergono:

- Eccesso di offerta;
- Frammentazione;
- Elevata intermediazione;
- Parco veicoli arretrato;
- Autosfruttamento;
- Inefficienza nell'organizzazione logistica dei viaggi.

Nonostante i suddetti vincoli, le vie del mare, per il traffico "Ro-Ro" non accompagnato, già oggi costituiscono un'alternativa competitiva in termini di tariffe praticate, anche se in ragione delle criticità di sistema, la loro competitività si abbassa notevolmente in ragione del parametro "termini di resa".

5.1. Il sistema portuale europeo e il ruolo del combinato

Una visione generale dei principali porti europei negli ultimi vent'anni dimostra una crescita generale diversificata per aree geografiche e per tipologia di porto. Per quanto riguarda questo secondo criterio, si nota come i porti di Gioia tauro, Marsaxlokk (Malta) e Algeciras abbiano quote di *transshipment* superiori al 75%. Altri porti, come Valencia, Genova o Barcellona sono quasi unicamente porti di destinazione finale. Amburgo, Rotterdam, Le Havre, Anversa e Costanza sono invece porti con attività miste, tanto di *direct call* quanto di *transshipment*. Una visione storica può dunque essere riassunta dalla seguente tabella di *throughput* (in migliaia di TEU):

1985		1995		2005		2007		2009		2010	
Rotterdam	2655	Rotterdam	4787	Rotterdam	9287	Rotterdam	10791	Rotterdam	9743	Rotterdam	11145
Anversa	1243	Amburgo	2890	Amburgo	8088	Amburgo	9890	Anversa	7309	Anversa	8468
Amburgo	1159	Anversa	2329	Anversa	6488	Anversa	8177	Amburgo	7007	Amburgo	7895
Brema	986	Felixstowe	1924	Brema	3736	Brema	4912	Brema	4564	Brema	4888
Felixstowe	726	Brema	1518	Gioia Tauro	3161	Gioia Tauro	3445	Valencia	3653	Valencia	4206
Le Havre	566	Algeciras	1155	Algeciras	2937	Algeciras	3415	Felixstowe	3100	Felixstowe	3400
Marsiglia	488	Le Havre	970	Felixstowe	2700	Felixstowe	3343	Algeciras	3042	Algeciras	2810
Livorno	475	La Spezia	965	Le Havre	2287	Valencia	3043	Gioia Tauro	2857	Gioia Tauro	2851
Tilbury	387	Barcellona	689	Valencia	2100	Le Havre	2641	Zeebrugge	2328	Zeebrugge	2500
Barcellona	353	Southampton	683	Barcellona	2096	Barcellona	2610	Marsaxlokk	2260	Marsaxlokk	2370
Algeciras	351	Valencia	672	Genova	1625	Zeebrugge	2021	Le Havre	2240	Le Havre	2358
Genova	324	Genova	615	Pireo	1450	Marsaxlokk	1887	Barcellona	1800	Barcellona	1945
Valencia	305	Pireo	600	Marsaxlokk	1408	Genova	1855	Genova	1533	Genova	1758
Zeebrugge	218	Zeebrugge	528	Southampton	1395	Southampton	1800	Southampton	1400	Southampton	1500
Southampton	214	Marsaxlokk	515	Zeebrugge	1309	Costanza	1411	La Spezia	1046	La Spezia	1285
Europa	17172	33280	73729	89990	70933	75734*					
Top 15	10450	20841	50067	61111	53890	59387					
% R'dam	15%	14%	13%	12%	13%	14%					
% top 3	29%	30%	32%	32%	34%	36%					
% top 10	53%	54%	58%	58%	64%	66%					
% top 15	61%	63%	68%	68%	75%	78%					

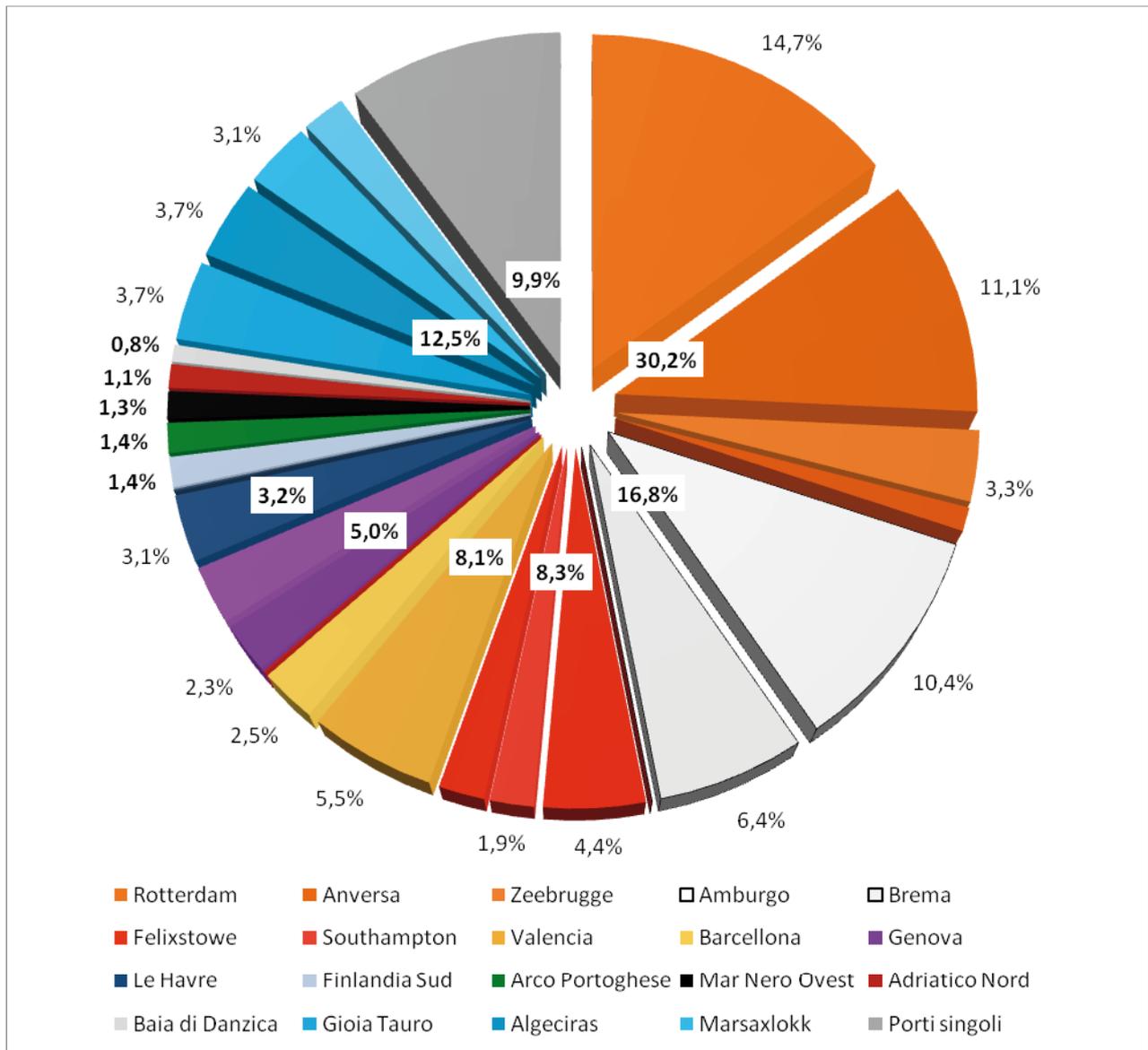
*Stima

Le analisi del *throughput* portuale sono solitamente basate su porti singoli, e questo approccio può indurre in errore quando si vuole analizzare una funzione di *gateway* che può ricoprire una specifica regione portuale. Un approccio alternativo consiste quindi nel raggruppare i diversi centri di carico di una stessa regione in un unico *gateway* multi-porto. Con l'individuazione di un comune bacino di riferimento nell'entroterra. La tabella conseguente sarebbe quindi:

1985		1995		2005		2007		2009		2010	
Reno-Schelda	4241	Reno-Schelda	7747	Reno-Schelda	17327	Reno-Schelda	21463	Reno-Schelda	20162	Reno-Schelda	22944

B. Helgoland	2145	B. Helgoland	4430	B. Helgoland	11871	B. Helgoland	14802	B. Helgoland	11572	B. Helgoland	12784
UK SE Coast	1508	UK SE Coast	3543	UK SE Coast	5722	UK SE Coast	7100	UK SE Coast	5786	UK SE Coast	6300
Arco Ligure	986	Arco Ligure	2051	Spanish Med	4490	Spanish Med	5700	Spanish Med	5454	Spanish Med	6152
Estuar. Senna	701	Spanish Med	1398	Arco Ligure	3528	Arco Ligure	4070	Arco Ligure	3212	Arco Ligure	3801
Spanish Med	676	Estuar. Senna	1090	Estuar. Senna	2280	Estuar. Senna	2800	Estuar. Senna	2340	Estuar. Senna	2458
Adriatico Nord	376	Sud Finlandia	562	Sud Finlandia	1120	Mar Nero W	1561	A. Portoghese	1000	Sud Finlandia	1125
A. Portoghese	266	A. Portoghese	470	A. Portoghese	916	Sud Finlandia	1395	Sud Finlandia	958	A. Portoghese	1100
Sud Finlandia	200	Adriatico Nord	468	Mar Nero W	902	A. Portoghese	1138	Adriatico Nord	746	Mar Nero W	1010
Baia Danzica	83	Baia Danzica	142	Adriatico Nord	663	Adriatico Nord	788	Baia Danzica	618	Baia Danzica	999
Mar Nero W	-	Mar Nero W	-	Baia Danzica	470	Baia Danzica	711	Mar Nero W	600	Adriatico Nord	771
Porti di <i>transhipment</i> nel Mediterraneo Centrale e Occidentale											
Trans. Med	393	Trans. Med	1711	Trans. Med	9017	Trans. Med	10293	Trans. Med	9700	Trans. Med	9500
Importanti porti finali <i>stand-alone</i>											
Marsiglia	488	Pireo	600	Pireo	1395	Pireo	1373	Marsiglia	882	Marsiglia	953
Göteborg	317	Marsiglia	498	Marsiglia	908	Marsiglia	987	Göteborg	817	Göteborg	880
Pireo	197	Göteborg	461	Göteborg	788	Göteborg	840	Pireo	663	Pireo	863
Bilbao	150	Liverpool	406	Liverpool	626	Liverpool	695	Liverpool	598	Liverpool	680
Liverpool	133	Bilbao	297	Bilbao	504	Bilbao	555	Bilbao	443	Bilbao	531

Il seguente schema dimostra l'incidenza delle varie regioni portuali, evidenziando anche quella dei loro porti più importanti. In particolare (riquadri bianchi) è evidenziato il Delta Reno-Schelda (arancione), la Baia di Helgoland (bianco), la costa sud-orientale dell'Inghilterra (rosso), la Spagna mediterranea (giallo), l'Arco Ligure (viola), l'Estuario della Senna (blu). Finlandia Sud, Arco Portoghese, Mar Nero Occidentale, Adriatico Nord e Baia di Danzica non riportano i loro porti principali. Gli ultimi due settori sono i porti mediterranei di transhipment (azzurro) e i porti stand-alone (grigio):



Alcune osservazioni che possono scaturire da questi dati sono le seguenti: il Delta Reno-Schelda e i porti della Baia di Helgoland (anche detto “*Northern Range*”, contando anche l’Estuario della Senna) rappresentano complessivamente il 47% del traffico di container europeo. La quota dell’area è tutto sommato stabile, in quanto al relativo calo olandese si è accompagnato un crescente ruolo di Amburgo nel feederaggio dei Paesi Baltici e nei flussi di terra per le economie dell’Europa Centrale e dell’Est. La predominanza del *Northern Range*, evidente dalle statistiche, è ancora più evidente se si pensa che tale importanza avrebbe potuto essere ridimensionata dalla crescente partecipazione dei porti mediterranei. Si rileva che circa il 40% dei container in transito ad Anversa sono collegati ad un mercato collocato a 50 Km dal porto. Per Rotterdam il raggio più significativo è di 150-200 Km.

	%PIL EU27 1996	%PIL EU27 2005	%Traffico TEU 1996 EU27	%Traffico TEU 2005 EU27
Le Havre-Amburgo	46%	40%	39%	43%
Algeiras-Livorno	31%	32%	16%	16%

Anche i servizi di linea con il *Far East* seguono questo sbilanciamento nei traffici tra il Nord Europa e il Sud Europa, con un 76% di tratte per il *Northern Range* contro il 24% per il Mediterraneo occidentale.

5.2. I porti emergenti: il quadro di riferimento

I porti emergenti sono quelli della Spagna mediterranea, che raddoppiano praticamente la loro quota di mercato in 20 anni (8,1% dei traffici nel 2010), e quelli del Mar Nero Ovest che, da quote prossime allo zero, raggiungono l'1,7%, anche se la crisi del 2009-2010 li ha colpiti duramente. Questi porti hanno particolarmente beneficiato dello sviluppo economico delle regioni circostanti.

La Baia di Danzica e l'Arco Portoghese hanno avuto meno successo. I porti polacchi sono ancora troppo legati al loro status di *feeder*, soffrendo molto la competitività di Amburgo. Invece i porti di Lisbona e Sines stanno cercando di sviluppare un (ancora modesto) ruolo nel *transshipment* e di accedere (anche tramite la costruzione di interporti) al mercato circostante a Madrid.

L'Arco Ligure e l'Adriatico Nord pur limitati da vincoli fisici all'espansione dei terminali (spesso collocati vicino a centri storici) hanno posto le basi per una buona prospettiva di crescita sia verso il Centro Europa che a supporto degli scambi del Mediterraneo. L'Italia ha ancora un punto di forza nel commercio infra-Mediterraneo. Mentre infatti Francia e Spagna sono coinvolti principalmente da un asse Nord-Sud, l'Italia potrebbe rappresentare pure un ponte verso l'Est Europa.

Molti dei centri di carico lungo la costa sud-orientale dell'Inghilterra hanno registrato problemi di capacità. Questo ha spinto molti operatori ad optare per uno scalo di *transshipment* nel continente (principalmente nel "*Northern Range*"). Sono in fase di completamento alcuni ampliamenti, che porteranno i porti inglesi ad essere considerati come destinazioni finali e riguadagnare così quote di mercato, posto che l'economia inglese si dimostri all'altezza della richiesta.

A parte il Pireo, i grandi porti *stand-alone* hanno perso progressivamente quote di mercato, per motivi differenti, talvolta legati a problemi locali, ma in generale per la distanza dalle rotte principali.

Il *transshipment* rimane un *business* molto libero, che ha portato porti come Algeiras a sviluppare servizi ferroviari e poli logistici direttamente collegati alle filiere produttive dell'entroterra. La creazione di questi *hub* non avviene comunque in tutti i sistemi portuali. In Nord Europa non vi è

alcun porto di *transshipment* puro: Amburgo, il leader nord-europeo nei flussi di *short sea shipping*, ha una quota di *transshipment* pari al 40% dei propri flussi (contro le quote dei porti mediterranei, quali Gioia Tauro o Taranto, oscillanti tra l'85% e il 95%).

Mentre dunque nel Mediterraneo gli *hub* di *transshipment* a una breve distanza dalle rotte principali hanno avuto successo in ricavarsi una quota di mercato, il sistema portuale nord-europeo sembra aver seguito altre dinamiche, principalmente legate ai grandi porti di *upstream* (lungo l'alto corso di un fiume, principalmente Anversa e Amburgo), che hanno progressivamente guadagnato quote di mercato a spese dei porti costieri. Dal 2003 comunque la quota sembra essersi stabilizzata attorno al 46% per la crescita di Zeebrugge, Le Havre e per una ripresa di Rotterdam dopo diversi anni di stagnazione. Sebbene la discussione tra porti *downstream* (porti costieri o alla foce di un fiume) contro porti *upstream* non possa essere generalizzata, esiste un maggior potenziale di competitività nel Nord Europa per i porti *upstream*, dovuto probabilmente al crescente *gap* tra i costi del trasporto terrestre contro quelli del trasporto marittimo, ed alla disponibilità (soprattutto per Anversa e Amburgo) di un immediato retroterra altamente produttivo in termini di generazione di container. L'efficienza di un porto, la sua convenienza economica e lo spettro dei servizi offerti sono poi certamente altre opzioni che permettono di compensare un tempo di navigazione più lungo.

Una tabella riassuntiva dei principali corridoi di riferimento per le varie aree su menzionate può quindi essere la seguente (“+” indica una forte relazione, “-” una relazione debole, “X” un potenziale non sfruttato, “°” un miglioramento progettato o in atto):

	Germania occidentale	Baviera, Paesi alpini	Madrid	Polonia del Sud Repubblica Ceca	Nord Italia	Francia del Sud
Delta Reno-Schelda	+	+	-	(R'dam) / °	+	+(Anversa) / -
Baia di Helgoland	+	+	-	+	+	-
Spanish Med			+			- / +(Barcellona)
Arco Ligure		X / °			+	X
Estuario Senna	°	-				+
Mar Nero Ovest		°		° / +		
Arco Portoghese			°			
Adriatico Nord		X / °		X / °	+	
Baia di Danzica				X / °		

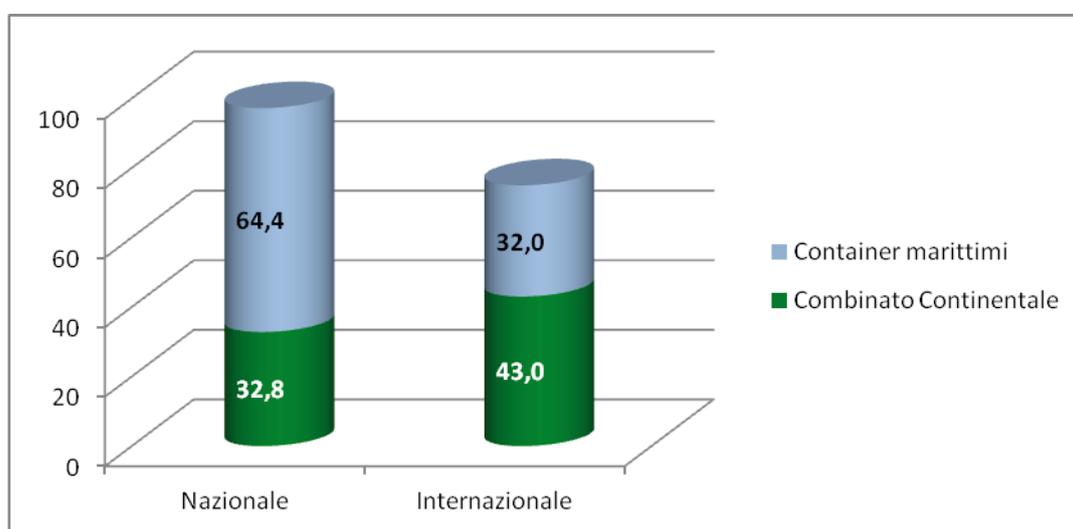
Uno schema riassuntivo quindi diventa:



Alcune proiezioni suggeriscono una diminuzione della concentrazione delle merci per la crescita di porti più piccoli, che in questo senso rappresentano la sfida della “periferia”, e sviluppano quindi una situazione di passaggio dal singolo porto-*gateway* ad una situazione di regione multi-porto. Le stesse regioni qui analizzate hanno visto al loro interno la crescita di nuovi centri di carico, o cambiamenti nell’importanza dei centri. Alcuni studi dimostrano che l’indice di concentrazione delle merci in Europa sia piuttosto alto rispetto a quello americano o asiatico, ma in leggero decremento nell’ultimo decennio, indicando un crescente numero di porti sulla scena. La scena europea è quindi sempre più caratterizzata da un elevato numero di porti diversificati nelle funzioni e nei servizi. Una tabella riassuntiva delle varie regioni portuali europee dà un’idea dei trend nell’ultimo ventennio (segnati con “o” i porti in fase di sviluppo).

	Leader, % regione 2007 (trend)	Leader precedente	Porti notevoli (trend)
Delta Reno-Schelda	Rotterdam, 50,3% (-)		Zeebrugge (+), Amsterdam (-), Flushing (°)
Baia di Helgoland	Amburgo, 66,8% (+)		Wilhelmshaven (°)
UK SE Coast	Felixstowe, 47,3% (-)		London Gatway (°), Bathside Bay-Harwich (°), Teesport (°)
Spanish Med	Valencia, 53,4% (=)	Barcellona	
Arco Ligure	Genova, 45,6% (=)	Livorno	
Estuario della Senna	Le Havre, 94,3% (+)		
Mar Nero occidentale	Costanza, 90,4% (+)		
Finlandia del Sud	Kotka, 40,9% (-)	Helsinki	
Arco Portoghese	Lisbona 40,9% (-)		Sines (+)
Adriatico Nord	Venezia, 41,3% (-)	Ravenna	Trieste (+)
Baia di Danzica	Gdynia 86,4% (-)		

Un grafico riassuntivo del trasporto combinato in Europa è quindi il seguente (valori in Mln t):



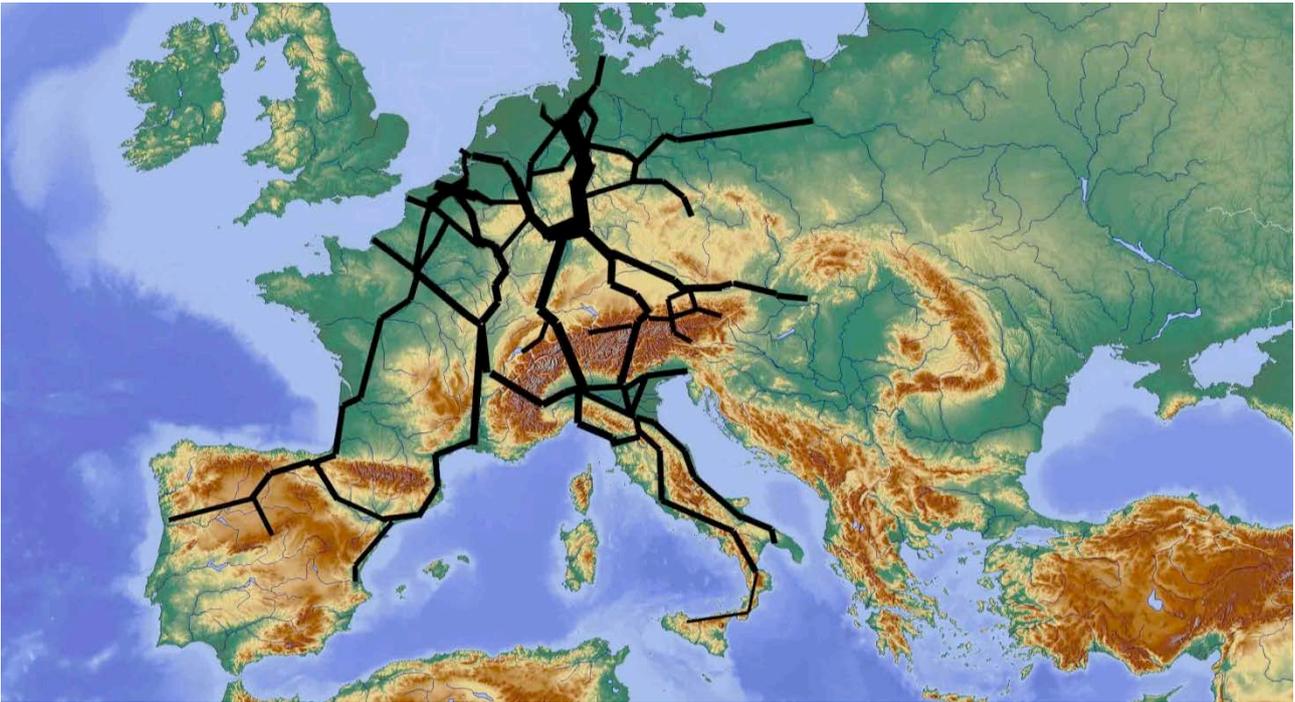
Il 56-57% dell'intero volume di traffico intermodale (96,4 Mln t o 9,8 Mln TEU) può essere classificato come traffico di container marittimi, con poche differenze rispetto al 2005. Il trasporto di container marittimi è sempre stato estremamente forte nei mercati nazionali, rappresentando il 67% del traffico intermodale nazionale (64,4 Mln t o 6,5 Mln TEU). Questa chiara prevalenza dei container marittimi nei volumi intermodali nazionali si verifica non solo nel risultato complessivo ma, con rare eccezioni, in tutti i singoli Paesi europei.

Per quanto riguarda le *governance* dei principali Paesi, Germania, Svezia e Regno Unito contano su attori di grande spessore, ma sono più che altro caratterizzati da un gran livello di concorrenza nella trazione ferroviaria nazionale e dalla presenza di diversi player minori. In Italia un gran numero di operatori intermodali contribuiscono al traffico di container marittimi, ma praticamente tutti i servizi sottostanno ad un unico gestore ferroviario. In Belgio si ha un'unica compagnia ed un unico gestore, in Spagna i due ruoli sono fusi in un'unica compagnia.

Per quanto riguarda i flussi, si nota che i corridoi transalpini hanno mantenuto la loro posizione dominante nel trasporto internazionale combinato. In particolare La via tra Italia e Germania tramite il Gottardo e il Lötschberg è sempre il più grande asse intermodale europeo, con circa 715.000 TEU/anno. Di questi più di 540.000 TEU sono stati scambiati tra il Belgio e l'Italia. Il secondo percorso intermodale per dimensioni corre tra Italia e Germania via Brennero, con 570.000 TEU/anno.

In forte contrasto con il traffico intermodale nazionale, le spedizioni continentali sono chiaramente preponderanti nel trasporto internazionale, con circa 4 Mln TEU contro i circa 3,2 Mln TEU per il traffico di container marittimi. È interessante notare che dei primi 3 assi intermodali internazionali il traffico di container era generato tutto internamente all'Europa e, con l'eccezione del Belgio e l'Italia, non portava praticamente container marittimi. I principali corridoi internazionali non-transalpini sui quali la schiacciante maggioranza di container è di origine marittima, sono solo quarto e quinto nella classifica. Questi sono rispettivamente le linee commerciali bilaterali tra Austria e Germania e tra la Germania e l'Olanda., lungo le quali sono passati nel 2007 tra i 400.000 e i 500.000 TEU.

Il più grande asse intermodale che coinvolge un Paese nell'Europa centro-orientale era al sesto posto nella classifica per volumi: il collegamento tra Germania e Repubblica Ceca ha totalizzato il buon risultato di 380.000 TEU. Probabilmente più del 90% di questo consisteva di container d'oltremare, vuoti o pieni. Sebbene il traffico continentale sia cresciuto significativamente negli ultimi anni, è ancora relativamente basso rispetto al totale del traffico internazionale. Questo è vero anche per il corridoio Germania-Ungheria, che rappresenta il secondo corridoio per volumi con un Paese dell'Europa centro-orientale. Date queste premesse si può portare il seguente schema sui principali corridoi europei per il trasporto combinato (la larghezza massima corrisponde a circa 50 treni intermodali/giorno):



La Germania non solo ha il più grande mercato intermodale nazionale (il 27% del totale nazionale europeo), ma è anche il Paese più coinvolto nelle operazioni di trasporto intermodale internazionale. Circa il 45% di tutte le spedizioni internazionali intermodali ha avuto come origine o destinazione la Germania, e questo ci dà il senso di marcia in più rispetto agli altri paesi.

5.3. Il programma degli interventi

Dalle analisi operate e dalle criticità riscontrate si sono individuati alcuni interventi prioritari:

1. Accessibilità ai porti. Non è pensabile di attrarre nuova domanda finora inespressa proprio là dove comunque esistono penalizzazioni non totalmente rimuovibili, mentre sono da valorizzare le situazioni di buona accessibilità e da accelerare le opere già in corso di realizzazione o previste.

2. Porti. I servizi di “ADM” attualmente esistenti sono caratterizzati prevalentemente dalla mancanza di servizi dedicati al traffico “Tuttomercè”, con marcate peculiarità come:

- orario di partenza navi;
- elevato numero di partenze, anche plurigiornaliere sulle singole relazioni di traffico;
- terminal intermodali portuali specializzati;
- trasporto di veicoli commerciali carichi con merci pericolose;
- gestione sistema di sicurezza/controllo sigilli.

Pertanto è necessario garantire:

a) Riduzione dei costi dei servizi portuali mediante l’emanazione di nuove ordinanze delle Autorità Portuali e/o Marittime per:

- Servizio di pilotaggio;

- Servizio di ormeggio;
- Servizio di rimorchio;
- Servizio di ritiro rifiuti.

b) Riduzione dei costi terminalistici mediante accordi con i singoli soggetti titolari di concessioni demaniali marittime per l'applicazione di tariffe speciali per le operazioni di sbarco e imbarco per le navi impegnate in servizi regolari di linea di cabotaggio.

c) Ottimizzazione del servizio di cabotaggio intermodale marittimo mediante l'integrazione dei servizi offerti dagli armatori presenti e da quelli che in futuro decideranno di iniziare ad operare all'interno del *Sistema*.

d) Accosti e banchine dedicate (adeguati spazi per la sosta dei veicoli; servizi per gli autisti e la manutenzione dei veicoli).

e) Portali telematici e strutture collegate al controllo informatizzato (magazzini per il consolidamento dei carichi, etc., laddove siano attivabili accordi tra gli operatori; eventuali servizi commerciali di supporto).

3. Servizi di sistema. Per le procedure e l'organizzazione del trasporto è necessario pervenire a modelli totalmente evoluti, come quelli già in atto per i container.

In una visione di sistema del trasporto combinato strada-mare non è ipotizzabile che un tale flusso di informazioni possa essere gestito in modo autonomo da singoli porti o da singoli operatori. Si dovrà procedere all'impianto ed all'attivazione del sistema informatico nazionale delle vie del mare (quasi come se fosse il sistema dei radar del trasporto aereo) volto a garantire innanzitutto le funzioni indicate. Questa iniziativa potrebbe essere sviluppata dalla società appositamente costituita per la promozione delle Autostrade del mare (RAM), d'intesa con le compagnie armatrici, le autorità e le società portuali, le Dogane.

4. Riconversione del parco veicoli terrestri. Come si è visto, la soluzione del trasporto marittimo in grado di sviluppare sulle lunghe distanze un'effettiva competitività con il trasporto stradale è quella relativa al non accompagnato.

Incentivare la riconversione del parco è pertanto una preconditione dell'evoluzione del settore.

5. Implementazione della dotazione di attrezzature (casse mobili, ecc.), innovazione tecnologica e formazione professionale delle imprese. Si pone negli stessi termini dei problemi del parco veicoli.

6. Flotta - Nonostante l'attuale eccesso di offerta, il problema delle navi dedicate e dell'implementazione delle loro prestazioni si pone. In presenza di una domanda resa attendibile da un'efficace azione di incentivazione, il problema dell'ammortamento degli investimenti necessari a disporre di una prima flotta sperimentale di navi dedicate è certamente da affrontare.

a) Si potrebbe prevedere un finanziamento del periodo di “start up” per i primi tre anni di esercizio per le linee “Tuttomercì” di nuovo avviamento su relazioni di traffico di cabotaggio nazionale alternativo. Questo intervento si rende necessario per ammortizzare le perdite che il vettore marittimo dovrebbe necessariamente subire nel periodo di “Start up”, stimato ragionevolmente in un arco di tempo non inferiore a tre anni dal momento dell’avvio del servizio, conseguenti alle necessità per l’autotrasportatore di riorganizzare il suo sistema intermodale di trasporto trasformando l’organizzazione dal modulo “un trattore/un semirimorchio/un autista” al modulo “un trattore/un autista/sei semirimorchi”.

a) Si dovrebbe prevedere, per il trasporto di veicoli commerciali carichi con merci pericolose, un’armonizzazione normativa rispetto all’analogia normativa esistente per il trasporto degli stessi mezzi col “Sistema intermodale ferroviario” e il “Sistema tuttostrada”⁸.

⁸ L’aspetto normativo relativamente al trasporto di merci pericolose, su strada, ferrovia e via mare è tuttavia di derivazione internazionale, discendendo da Raccomandazioni ONU, che costituiscono il riferimento per tutte le regolamentazioni Europee concernenti i diversi modi di trasporto: ADR per il trasporto stradale; RID per il trasporto ferroviario; ADN per il trasporto sulle vie navigabili interne; ICAO Technical Instructions per il trasporto aereo; IMDG Code per il trasporto marittimo.

6. I PORTI: QUELLO CHE VA BENE PER I PORTI, VA BENE PER IL PAESE

Come ormai è chiaro per il Piano 2011-2020 I porti insieme ai valichi sono una grande risorse per il nostro Paese.

Essi assolvono, con strutture specializzate, anche contemporaneamente più di una tra le diverse funzioni di seguito elencate:

- redistribuzione di flussi di merci per le grandi aree di consumo e produttive;
- logistica dei prodotti energetici;
- collegamenti con le aree insulari e alternativi alla modalità terrestre;
- approvvigionamento di grandi impianti industriali “costieri”;
- turistica (crocieristica).

La vocazione marittima è parte della storia e della cultura del Paese, e si pone oggi come volano di sicura crescita economica, in grado, al contempo, di evidenziare il ruolo geopolitico di *leadership* nel bacino mediterraneo e di rispondere al crescente peso della domanda di green economy.

Le azioni che si promuoveranno sulla base delle linee politiche qui enunciate, tengono conto dell'importanza strategica complessiva del settore marittimo per il Paese, non solo per la configurazione geografica dello stesso, ma anche perché esso è parte integrante del sistema logistico nazionale ed europeo.

Gli obiettivi del Piano per l'attività portuale sono graduati nel tempo, man mano che si creeranno le condizioni strutturali:

- a) **recuperare centinaia di migliaia di contenitori** – destinati al nostro Paese ed alle Regioni limitrofe – che invece scelgono di arrivare **ai porti del Nord Europa sin qui più competitivi**. Il valore di questo obiettivo varia a seconda della efficienza della retroportualità e può oscillare da 2 a 4 miliardi di Euro;
- b) rafforzare il ruolo dei porti italiani quali capolinea delle linee di traffico con i Paesi non europei del bacino mediterraneo, creando così le condizioni anche per una miglior tenuta degli scali che effettuano transhipment rispetto ai competitori del fronte Sud;
- c) puntare, attraverso nuove infrastrutture e modalità organizzative, all'aumento dei volumi gestiti che rendano conveniente la relazione diretta tra i porti liguri e dell'Alto Adriatico con l'Estremo Oriente;
- d) un obiettivo importante della nostra portualità pertanto deve essere quello di arrivare a **catturare almeno il 50% delle potenzialità di container destinati ai Paesi dell'Europa centrale che ci circondano**.

Sulla base di quanto già definito nella elaborazione del documento sottoposto alla ampia consultazione del settore, sono stati esplicitati alcuni orientamenti fondamentali sulla cui importanza finora c'è stata unanimità di consensi. Per quanto riguarda la portualità, essi ruotano attorno a quattro temi:

- il tema del ruolo della portualità italiana nel contesto euromediterraneo.
- il tema della competitività
- il tema delle risorse
- il tema della governance

6.1. Il tema della competitività

Negli operatori esiste una convinzione generalizzata che la competitività dei porti italiani sia fortemente compromessa dal pesante fardello di adempimenti burocratici imposti all'utente, con aggravio di costi e rallentamento del flusso operativo e delle transazioni commerciali. Nessuno dei numerosi stakeholder con i quali c'è stato il confronto, ha negato la legittimità e la necessità dei controlli che i vari Organi dello Stato ed i vari uffici preposti alle diverse funzioni amministrative sono tenuti ad esercitare in ottemperanza a normative che in gran parte sono di fonte europea o internazionale. Ma questi doverosi controlli non possono paralizzare un porto. Un salto di competitività si ritiene possa essere ottenuto assicurando laddove possibile:

- una semplificazione di tali controlli, anche attraverso un più intenso utilizzo della tecnologia;
- uniformi orari operativi degli uffici H24

e accelerando il più possibile un'estesa informatizzazione che consenta di applicare i medesimi protocolli nei rapporti tra gli utenti e le diverse amministrazioni preposte al controllo.

L'accelerazione dello sportello unico doganale, per il quale il Piano della Logistica prende un impegno formale di realizzazione, sarà un primo importante passo avanti. Il tema della competitività è stato sin qui limitato perché l'area mercato servita dai porti non ha superato i confini del Paese. Nel momento in cui l'area si estende in seguito alla maggiore integrazione delle reti e c'è la pressione di una nuova clientela, l'orizzonte competitivo può e deve cambiare. Il problema della competitività delle imprese portuali dopo la grave crisi attraversata dal settore viene segnalato da più parti e quindi è importante impostare un progetto strategico per i porti che è dato da:

- Razionalizzazione e potenziamento delle infrastrutture all'interno ed all'esterno ai porti;
- Riforma portuale per adeguare la gestione ai tempi;
- Realizzazione dei progetti infrastrutturali in tempi certi e definiti, anche con project financing, adeguando e semplificando le procedure a ciò preordinate;
- Verifica delle procedure per ridurre i tempi di attesa per l'imbarco e lo sbarco delle merci;

- Potenziamento porti, retroporti, etc.;
- Riduzione del costo del lavoro nel settore dei trasporti e della logistica;
- Definizione dei ruoli delle Autorità portuali con una chiara distinzione tra le funzioni delle Autorità portuali e quelle delle Autorità marittime (senza confusione di ruoli);
- Attribuzione alle Autorità portuali delle funzioni di promotore di servizi di logistica nel territorio anche per velocizzare e rendere più certi i tempi di pianificazione e realizzazione degli investimenti;
- Sviluppo di piattaforme telematiche portuali per il trasporto merci e la logistica che si interfacciano con la piattaforma telematica nazionale (SISTRI, UIRNet, Albo degli Autotrasportatori).

6.2. Le misure necessarie

Alcune misure sono indispensabili ed urgenti per provare a vincere la sfida del Mediterraneo.

Occorre in primo luogo nella logica delle piattaforme logistiche territoriali consolidare i poteri delle Autorità portuali – proprio in quanto enti indipendenti e neutrali – e contemporaneamente sopprimere le barriere di accesso che non siano giustificate da esigenze di protezione della sicurezza e dell’ambiente. Da molti anni le misure amministrative adottate ai sensi delle norme del codice della navigazione non appaiono favorire i traffici.

In secondo luogo occorre definire priorità di intervento per i porti fortemente ancorati ai corridoi europei.

In terzo luogo occorre promuovere una autentica finanza di progetto anche all’interno dei porti, non già in competizione con le autorità portuali, ma in un clima di effettiva collaborazione. In questo contesto occorre promuovere strumenti finanziari nuovi per realizzare le infrastrutture essenziali e per operare in maniera trasparente sulle aree demaniali e sulle infrastrutture essenziali. Una traccia che si sta consolidando nei Paesi europei e specie nei Paesi confinanti.

Al fine di definire le priorità, in una situazione di risorse scarse è indispensabile vi sia una pianificazione da definire attraverso la cabina di regia, così come previsto dall’Allegato Infrastrutture .

Nell’attuazione del Piano il contributo dei privati e della finanza di progetto sarà valorizzata.

Ed è evidente che tre criteri dovranno prevalere nelle valutazioni di ordine tecnico e politico: (a) quello della importanza di una certa opera per la politica nazionale, (b) quello della idoneità del progetto ad auto finanziarsi con il traffico e (c) quello del coinvolgimento del territorio e della sua disponibilità finanziaria, scelte di politica connessa a quella dei porti.

6.3. Il tema delle risorse

Ai programmi infrastrutturali che hanno ottenuto l'approvazione del CIPE debbono essere garantiti i finanziamenti necessari alla loro realizzazione, così come debbono essere garantite alle Autorità Portuali le risorse per l'ordinaria manutenzione.

Occorre distinguere la finalità generale per cui l'autonomia finanziaria è stata richiesta dalle forme tecniche con cui possono essere diversamente indirizzate risorse pubbliche.

Il fine principale dell'autonomia finanziaria è quello di introdurre *meccanismi premianti* che costituiscano incentivo ad accrescere la competitività dei singoli porti. E' un intendimento diametralmente opposto a quello dei finanziamenti a pioggia. Qualunque sia tecnicamente la forma per restituire ai porti una parte del reddito generato con i loro traffici, questo orientamento "premiante" dovrà essere mantenuto. I porti che faranno meglio, che sapranno attirare più traffico, dovranno poterne trarre un beneficio, ma deve essere data la possibilità almeno ai porti strategici di poter accedere a queste forme incentivanti, già a partire dal 2011.

In un periodo di stretta finanziaria le risorse possono venire in gran parte anche da azioni di razionalizzazione e di efficientamento.

6.4. Il tema della governance

Il dibattito che si è aperto sulla riforma della legge '84 è sintomo di crescita ed impone di individuare soluzioni organizzative nuove in un clima di dialogo e di confronto costruttivo che passa anche attraverso una scala gerarchica di ruoli, compiti e funzioni del sistema portuale italiano. In particolare prima tappa un accorpamento delle Autorità portuali alla scala regionale: 7 Autorità portuali di coordinamento data dalle singole macro-aree.

Occorre inoltre spingere verso forme di apertura del mercato perché vi accedano le grandi organizzazioni di traffico e degli investitori; dall'altra parte tuttavia è indispensabile un assetto regolatorio trasparente e coerente con i principi e le regole europee, che contemporaneamente promuova il "buon funzionamento" (nella logica europea beninteso), l'occupazione, l'ambiente la sicurezza.

In precedenza si sono sintetizzate alcune misure che, opportunamente declinate, possono aiutare i redattori di una reale riforma.

Nel caso di un impiego massiccio della finanza di progetto è inutile indugiare sulle formule e sulle definizioni, e quindi fra finanza di progetto pura e la finanza di progetto mista. Ciò che è importante è che si coinvolgano i capitali internazionali sulle infrastrutture e sui porti italiani (che fra l'altro in genere producono effetti del tutto neutrali) rendendo l'investimento attrattivo. Ciò con la consapevolezza che occorre offrire alle banche ed ai fondi internazionali condizioni giuridiche

attrattive, altrimenti essi saranno destinati ad altri investimenti o ad altri Paesi (che, come si è verificato fino ad oggi, cresceranno di più del nostro).

Occorre in breve che si crei anche in Italia un vero e proprio mercato delle infrastrutture che sia separato da quello della terminalistica e dei traffici e che offra all'investitore piccolo o medio certezze e remuneratività. Le regole pertanto che riguardano il sistema delle concessioni in ambito portuale debbono essere riscritte per dare garanzie all'investitore, per assicurare la trasparenza del mercato (secondo la normativa europea) e per permettere di tutelare il patrimonio dello Stato, ottenendo al tempo stesso un risparmio di risorse pubbliche. Altrettanto decisamente occorre intervenire su quei meccanismi che spesso rischiano di paralizzare il funzionamento del porto; in tale quadro vanno ridefinite le funzioni e le competenze dei Comitati Portuali.

7. IL TRASPORTO CARGO AEREO

Il settore dell'aerocargo in Italia ha scontato nel corso degli anni la crisi della Compagnia di bandiera penalizzando anche il ruolo degli aeroporti. Le quote di traffico allo stato infatti sono molto modeste.

L'aviotrasportato totalizza il 2% del volume delle merci trasportate in tutte le modalità, ma il 35% del loro valore complessivo. Di fatto questo espone la modalità aerea alla contingenza del mercato, caratterizzandola con una forte volatilità nei trend. Questa è stata poi sempre più accentuata dalla crescente diffusione delle politiche *just-in-time* e, in modo indiretto, dall'introduzione del commercio elettronico. Quest'ultimo, infatti, oltre a fornire migliorate capacità gestionali (ad es. nella modulistica) e un contatto più diretto con la domanda, ha permesso di modificare le modalità di movimentazione (non più per pallet ma per confezioni minori).

Di fatto, questa stretta correlazione tra PIL e trasporto aereo ha portato i traffici aerei ad una sostanziale crescita (+34%) tra il 2000 e il 2007, e a una flessione del 12% tra il 2007 e il 2009⁹. In particolare il 2009, rispetto al 2008, ha registrato un marcato calo di traffico: -7,9% a livello mondiale e -10,9% a livello europeo. Solo il 2010 è stato un anno di ripresa¹⁰.

In Italia come in Europa il traffico tende a concentrarsi su pochi grandi scali¹¹. Questi sono infatti gli unici a consentire attività logistiche in quanto dotati di aree adeguatamente attrezzate, posizioni prossime alle reti autostradali e/o ai mercati finali, ed elevati volumi di traffico. Tuttavia, tutto il traffico nazionale nel suo insieme vale la metà di quello di Parigi, dimostrando in questo dato un'anomalia del settore italiano.

In particolare i principali aeroporti europei sono i seguenti:

Aeroporto	Totale merci 2009 (Mln t)	Destinazioni (su 250)	Rnk Mondiale	Rnk Europeo
Parigi CDG	1.818,5	114	8	1
Francoforte FRA	1.808,0	135	10	2
Amsterdam AMS	1.286,3	104	16	3
Londra LHR	1.278,2	118	17	4
Lussemburgo LUX	628,4	50	25	5
Colonia CGN	549,7		31	6
Lipsia LEJ	507,1		34	7
Liegi LGG	482,1		37	8
Bruxelles BRU	401,9	49	44	9
Istanbul IST	371,3		47	10
Milano MXP	333,7	42		11
Roma FCO	126,7	44		19
Bergamo BGY	99,4			26

Fonti: ACI Europe 2009, OAG (giugno 2010), Rati (2009).

⁹ Per il 2010 (III trimestre) si registra una ripresa del 9% a livello europeo, anche se in calo nel IV trimestre. In Italia, nello stesso periodo, la ripresa è invece complessivamente stata più consistente (+19,8%: 918.000 t di merci contro le 778.000 del 2009, di cui 432.000 a Milano MXP).

¹⁰ Il World Traffic Report for 2009 conta 15.445.874 t di merci e posta caricate/scaricate in Europa.

¹¹ Milano MXP, Bergamo BGY, Roma FCO sono passati da una massa merci pari (nel 2003) all'81,2% del totale, all'84% nel 2010.

Collegando Hahn (107,9 Mln t) al sistema aeroportuale di Francoforte, si comprende come quest'ultimo sia in realtà il principale scalo europeo. Francoforte è infatti considerato il migliore scalo anche dal punto di vista delle infrastrutture e dei servizi, seguito in questo da Amsterdam.

Il traffico merci italiano sia assorbito per l'84% da Lombardia e Lazio (85% escludendo la posta, in cui spicca il nodo di Brescia, primo in Italia). Gli unici aeroporti in crescita sono situati nel Nord Italia (Venezia, Milano MXP, Brescia e Bologna).

Il quadro generale che emerge è quindi il seguente:

- Le merci sono movimentate in grandissima parte (52%) da Milano MXP, seguito a grande distanza da Roma FCO (19%) e Bergamo (13%).
- La posta rappresenta poco meno del 10% delle merci e viene movimentata soprattutto da Brescia (42%), seguita da Roma FCO (15%) e Milano MXP (14%).
- Le merci aviocamionate¹² riportate nei dati non sono sempre distinte dai voli cargo, la loro incidenza è in realtà molto rilevante (vd. avanti).

In Italia, secondo i dati Assoaeroporti, la crescita tra gennaio e settembre 2010 è stata complessivamente del 19,8% (nonostante un calo dei servizi postali del -9%). Le migliori performance sono state registrate a Bologna (+42,5%), Milano MXP (+30,6%), Roma FCO (+24,3%) e Venezia (+18,3%).

I primi 8 aeroporti italiani, anche nel 2010, rimangono gli unici a superare le 1000 t/mese, e Milano MXP si conferma il primo aeroporto italiano per merci movimentate. Gli operatori comunque, nonostante la posizione geografica e l'alto valore potenziale del *made in Italy*, ritengono complessivamente poco attraenti gli scali italiani.

A questo proposito è stato elaborato l'Indicatore Unioncamere Lombardia – CERTeT (su dati OAG) che misurasse l'appetibilità di uno scalo in base ad alcuni parametri, in particolare: il numero e l'importanza di collegamenti extraeuropei; la frequenza di tali collegamenti; la qualità del servizio; il prezzo del trasporto. Tale Indicatore definisce una scala di valori relativa nella quale il primo sistema aeroportuale italiano (Milano MXP e LN), nonostante le ottime capacità di servizio, si posiziona 9° (18,80%) e quello di Roma 11° (14,20%).

¹²L'aviocamionato, anche detto *Road Feeder Service* (RFS), è il servizio di trasporto via strada di merce formalmente aerea.

La tabella risultante è quindi la seguente:

Aeroporto	2004	2005	2006	2007	2008	2009	N. destinazioni	Copertura % destinazioni
Francoforte	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	135	54,0%
Amsterdam	66,59	67,10	75,41	75,41	78,13	75,02	104	41,6%
Londra	67,38	72,76	69,54	57,02	65,60	61,33	118	47,2%
Parigi	69,96	75,15	70,77	68,01	63,52	58,65	114	45,6%
Lussemburgo	x	47,80	45,84	52,65	50,98	57,24	50	20,0%
Bruxelles	24,67	25,03	30,86	33,03	42,63	36,37	49	19,6%
Monaco	x	25,40	29,96	27,05	34,18	32,78	44	17,6%
Zurigo	25,46	22,63	24,05	26,00	30,85	29,28	46	18,4%
Milano	34,54	28,23	23,73	37,84	30,20	27,06	42	16,8%
Madrid	18,78	20,23	21,46	19,84	25,44	24,81	47	18,8%
Roma	20,21	17,51	19,67	21,24	26,14	22,10	44	17,6%

La preponderanza dell'internazionale nel settore aereo si riflette anche nel sostanziale sbilanciamento dei traffici del settore italiano. Questo infatti evidenzia la seguente proporzione: traffico interno 5%, traffico UE 32%, traffico extra-UE 63%. Il traffico cargo 2010 era in particolare fortemente orientato all'export, con 887.276 t contro le 283,785 t dell'import, pari rispettivamente al 75,76% e al 24,24% dei flussi totali. Queste percentuali variano comunque a seconda della fascia geografica di riferimento (in particolare, NORD-OVEST: Export 70% - Import 42%; NORD-EST: Export 17% - Import 28%; CENTRO: Export 11% - Import 22%; SUD: Export 2% - Import 7%);¹³.

Nel traffico internazionale i primi aeroporti italiani sono (in t): Milano MXP (416.000); Roma FCO (133.000); Bergamo BGY (92.000); Roma CIA, Bologna, Milano LIN (10.000).

Per il traffico aereo nazionale invece la situazione cambia leggermente: Bergamo BGY (14.000); Roma FCO (10.000); Milano MXP e Pisa (6.100); Catania (3.500)¹⁴.

In tutti questi traffici i vettori di bandiera italiana avevano una quota di mercato grosso modo pari al 30% fino al 2007, cui è seguito un calo (dovuto anche alla cessazione del ramo cargo di Alitalia) più o meno drastico fino a raggiungere il 15% nel 2009¹⁵.

Un elemento di riduzione del traffico nazionale è probabilmente anche legato alla forte crescita (100% tra il 2000 e il 2008) del mercato dei corrieri aerei (principalmente internazionali). Questi hanno infatti trovato una grande occasione di sviluppo nella diffusione delle nuove politiche commerciali e produttive legate al *just-in-time* (il 90% dei loro mittenti, e l'85% destinatari, sono aziende). Questi vettori operano secondo la logica degli *hub and spokes*, quindi con pochi, grandi, centri di raccolta e smistamento all'interno degli stessi aeroporti. In Italia il ruolo di *hub* è ricoperto da Bergamo (hub di secondo livello per DHL) e Brescia (per le Poste Italiane). Il posizionamento

¹³ Tutti i dati: elaborazione ISPI su dati Coeweb – Statistiche del commercio estero ISTAT.

¹⁴ Tutti i dati: elaborazione ISPI su ACI EUROPEAN AIRPORT TRAFFIC REPORT 2007, esclusa la posta e l'avio camionato.

¹⁵ Tutti i dati: elaborazione ISPI su dati ISTAT, avio camionato escluso.

dei principali *hub* in paesi UE spiega dunque la forte sproporzione nell'interscambio con l'estero (76% delle origini e 72% delle destinazioni). Il mercato di DHL, Fedex, SDA, TNT e UPS contava 144 Mln spedizioni nel 2008, per un valore di 2,5 Mld €.

In questo scenario è del resto importante anche la crescita economico-produttiva della Cina, salita dal 2004 al 2008 al 9,2% delle origini.

Gran parte del traffico estero è poi anche dovuto al fatto che molti vettori preferiscono consolidare il carico all'estero tramite RFS. Una stima¹⁶ calcola che il 40% e il 60% dei traffici partono dall'Italia via RFS per volare poi da aeroporti stranieri. In particolare l'incidenza dell'avio camionato per il Nord Italia è stimata intorno al 51%¹⁷. Del restante 49% di merci aeree, i 2/3 (e il 34% del totale Nord Italia) viaggiano attraverso Milano MXP. A questa si aggiunge la merce spedita direttamente ad aeroporti stranieri senza passare per quelli nazionali (quindi non classificabile come RFS), la cui incidenza è stata stimata al 30%¹⁸.

In particolare l'Italia conta 562 collegamenti nazionali settimanali, la metà dei quali da Roma FCO e Milano MXP. I collegamenti internazionali settimanali (che di fatto quindi alimentano un traffico estero) sono invece 287¹⁹, dei quali 192 dalla zona di Milano (Malpensa, Linate e Segrate). Le destinazioni estere principali sono Francoforte (89 frequenze – 31%), Monaco (34 – 12%), Zurigo (33 – 11%), Madrid (33 – 11%), Parigi (27 – 9%). I vettori RFS con maggiori quote di mercato sono Lufthansa (34%), Asiana Airlines (16%), Swiss (13%), Iberia (10%), Air France (8%). Il recupero dell'avio camionato è stato stimato²⁰ in 400.000 t solo per Milano MXP (recuperandole a Francoforte, Amsterdam e Parigi), con conseguenti ricadute sull'indotto.

I flussi di merce (*in e out*) registrano i seguenti trend in t/anno per i diversi continenti:

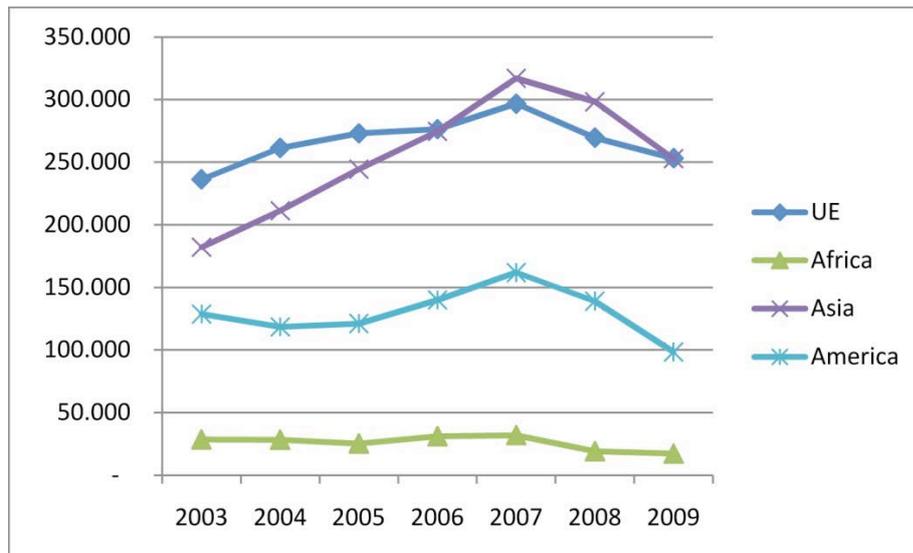
¹⁶ Stima Uniontrasporti – Il mercato del Cargo in Italia: criticità e prospettive.

¹⁷ Il business cargo a Malpensa. Convegno “Malpensa e il settore cargo” – Roland Berger; SEA.

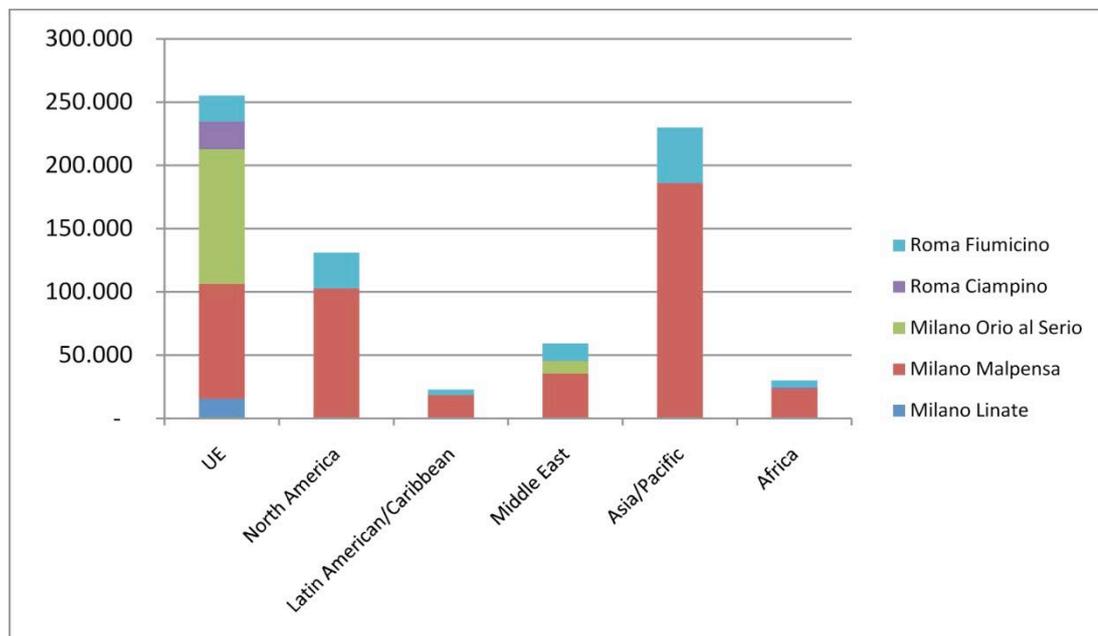
¹⁸ Il dato è riferito alla sola Toscana. “Il trasporto merci via aerea: dall’Air Cargo all’Air Logistic – Freight Leaders Council”.

¹⁹ Alcune tratte collegano più di un aeroporto e sono quindi contate due volte.

²⁰ Dati C-Log



La segmentazione dei traffici per scalo principale, è invece la seguente²¹:



Per quanto riguarda poi le merci aeree, si possono distinguere 5 categorie: posta; prodotti stagionali (legati, ad esempio, alla moda); beni deperibili (alimentari); ricambi (per impianti particolari); beni strategici (legati a politiche *just-in-time*). I servizi che queste possono necessitare, nonché la crescente richiesta di specializzazione, possono dunque farci distinguere gli aeroporti in 4 categorie:

- **Cargo city all'interno di hub passeggeri**: solitamente è la base di un vettore di riferimento, un'unica grossa compagnia cargo capace di gestire anche il 70% complessivo del traffico, e di operare economie di scala con l'utilizzo di veicoli misti cargo-passeggeri e servizi RFS. Gli aeroporti assumono dimensioni e livelli di specializzazione sempre più grandi, con un'offerta di servizi logistici e doganali molto completa e complessa. Alcuni

²¹ Elaborazione ISPI su dati ACI-EUROPEAN AIRPORT TRAFFIC REPORT

esempi sono Francoforte FRA, Londra LHR, Parigi CDG, Amsterdam AMS. Le compagnie più rappresentative per questa tipologia di scali sono: Air France-KLM (11%), Swiss (10%), Lufthansa (9%), British Airways (7%), Iberia (6%).

- **Aeroporto all-cargo**: rappresenta una categoria tutto sommato marginale derivata spesso dalla riconversione di spazi militari. La diffusione della tipologia è limitata dalla scarsità di compagnie *all-cargo* (anche se è in crescita) e di stessi aeroplani *all-cargo* (visto l'elevato valore della "merce-passeggero"). Gli aeroporti *all-cargo* possono comunque generalmente contare su ampi spazi, poco traffico e buoni collegamenti con il territorio. Talvolta operano da scalo passeggeri per i voli *low-cost*. Spesso fungono da satelliti per altri aeroporti maggiori (Europort Vatry e Chateauroux per Parigi e Hahn per Francoforte), che "alleggeriscono" la base dalle linee cargo marginali o dai voli charter. Lo scalo di Brescia è quello che più si avvicina alla tipologia *all-cargo*.
- **Aeroporto con area cargo specializzata**: caratterizzato da un traffico merci maggiore del traffico passeggeri, può fungere da punto di riferimento per quei vettori (spesso uno solo per aeroporto) che desiderino evitare la congestione degli *hub* maggiori. Le infrastrutture a disposizione sono specializzate ma limitate, con ciò implicando una riduzione alle merci o alle rotte possibili (e quindi, a cascata, sull'indotto logistico). In questa categoria rientrano Bergamo (con un 70% di charter), Basilea-Mulhouse, Bruxelles, Lipsia (grande investimento di DHL) e Liegi. Anche questi aeroporti possono essere di interesse per il *low-cost*.
- **Aeroporto con piccola area cargo**: a questa categoria appartengono quasi tutti gli aeroporti italiani, caratterizzati da un basso volume di traffico e limitati spazi per i servizi logistici. Questi ultimi sono dedicati principalmente ad attività di preparazione del carico per il trasporto RFS, che spesso ricopre un ruolo importante. I volumi maggiori sono dati dai voli *charter* (quindi con forti irregolarità nei flussi di traffico). In questi scali la concorrenza tra linee aeree (anche via RFS) è molto elevata.

La politica di intervento in questo caso deve essere orientata a garantire una maggiore professionalità ed una maggiore apertura del mercato, incentivando quelle soluzioni che esternalizzeranno i servizi logistici, scorporandoli dalle competenze degli Enti locali. A questi deve comunque rimanere un ruolo di gestione delle infrastrutture e di controllo. Per iniziare un processo di avvicinamento a quest'obiettivo, sembrano auspicabili politiche di incentivo per import franco fabbrica ed export franco destino, in particolare per i prodotti del *made in Italy*.

Contestualmente sono da considerare alcune misure "pesate" di sostegno ai vari operatori logistici certificati nella filiera. L'obiettivo finale è quello di formare un volume di traffico tale da riuscire a

mantenere da solo una catena di servizi 24 su 24, comprensiva di gestione amministrativa. In questo modo saranno anche possibili politiche di permessi speciali per il trasporto pesante da/per i principali aeroporti nei fine settimana.

L'attrattività di uno scalo è misurabile anche a livello infrastrutturale. I servizi di tutti i principali aeroporti europei contano infatti su di un'architettura a 3 linee di magazzini²². Attualmente, nel principale aeroporto italiano, Milano MXP, ciò non avviene: i magazzini di prima linea vengono usati anche come normali siti di stoccaggio, e quelli di seconda e terza sono a Milano LIN (quindi troppo distanti per un'efficiente operatività). Del resto sono però in fase progetto alcuni importanti investimenti da parte dei principali aeroporti italiani:

- **Milano MXP**: primo aeroporto per merci movimentate e tra quelli più attivi nel 2010²³ (+30,6%). È previsto lo sviluppo di una nuova *Cargo City* per arrivare a 1 Mln t/anno (dalle attuali 600.000): 7 piazzole di sosta aeromobili; 30.000 m² di magazzini di prima linea e uffici; 11.000 m² per magazzini di seconda linea e uffici. È altresì previsto lo sviluppo di un nuovo polo logistico, con 3 Mln m² di aree a supporto del cargo aereo e 250.000 m² per magazzini di seconda e terza linea.
- **Roma FCO**: secondo scalo italiano per merci movimentate, in generale in recessione (-4% dal 2000), ma con una forte ripresa nel 2010 (+24%). I principali *handler* aeroportuali sono Argol S.p.A. (proprietaria al 75% anche di Malpensa Logistica Europa S.p.A., principale *handler* milanese) e Flightcare Italia S.p.A. La *Cargo City* di Fiumicino, completata nel 2004, conta 17.000 m² di piazzale e 13.600 m² di magazzini e uffici. È previsto entro il 2020 di arrivare al pieno sfruttamento di queste strutture con l'aggiunta di altre 200.000 t all'attuale volume di merci.
- **Bergamo BGY**: terzo scalo italiano merci, in tiepida ripresa nel 2010 (+5%) dopo la crisi del 2009. SACBO S.p.A. gestisce l'*handling* dello scalo, a parte DHL (di cui l'aeroporto è *hub* di secondo livello e scalo di riferimento per l'Italia), che utilizza un'organizzazione propria. Offre spazi merci per 7500 m² e servizi 7/24. Importante ruolo è ricoperto dai voli passeggeri *low-cost*.
- **Brescia VBS**: principale *hub* di smistamento per Poste Italiane, non sorprende il volume di merce postale preponderante su quello merci. Il *Cargo Center*, costruito nel 2004, è in progetto di ampliamento con una tensostruttura di 3.400 m² ed un nuovo edificio cargo per 7000 m². La pista verrà allungata entro il 2015 di 710 m per consentire l'atterraggio ad una

²² Prima linea: tempi rapidi per operazioni di smistamento, e scarico e ricarica immediati. Seconda linea: tempi più lunghi per organizzare i carichi senza coinvolgere le attività aeroportuali. Terza linea: consolidamento dei carichi da parte di operatori esterni all'aeroporto.

²³ Tutti i valori del 2010 da qui in avanti sono da riferirsi solo fino al III trimestre.

più vasta gamma di aerei cargo. Sono inoltre in esame modalità di rifornimento che garantiscano costi più contenuti.

- **Pisa PSA:** aeroporto in vivace ripresa nel 2010 (+17%), è gestito dalla SAT S.p.A., una delle poche società ad aver già firmato il Contratto di Programma con ENAC per la costruzione entro il 2011 di un “Cargo Village”. Questo conterà di un edificio di 5.800 m² tra magazzini e uffici, di piazzali per aeromobili (6.950 m²) e per veicoli terrestri (7.850 m²).
- **Bologna BLQ:** l’aeroporto, pur non avendo in generale volumi rilevanti a livello nazionale, non ha sofferto la crisi del 2009 e ha registrato la maggior crescita aeroportuale italiana del 2010 (+42%). Il 62% dei suoi volumi di traffico è movimentato dai corrieri aerei (DHL, UPS, TNT e SDA), anche se per il 22% si tratta di RFS. La SAB, attraverso il suo ramo Fast Freight Marconi, ha introdotto procedure informatiche che consentono lo sdoganamento in un tempo massimo di 3 ore. Sono stati altresì introdotti servizi di Deposito IVA e Deposito Doganale Tipo C che agevolano i pagamenti di dazi e IVA nelle importazioni. È prevista un’espansione con un’area merci adiacente alla ferrovia Verona – Bologna.

8. LO “SPORTELLINO UNICO DOGANALE” E LE PROBLEMATICHE CONNESSE

Nell'attuale dinamica degli scambi mondiali, una posizione geografica favorevole non è da sola sufficiente per attrarre e sviluppare flussi commerciali, se quest'asset naturale non è sostenuto da procedure di controllo mirate ed efficaci.

Le inefficienze ascrivibili a tali aspetti provocano una dilatazione dei tempi di sosta delle merci nelle strutture portuali ed aeroportuali e producono costi aggiuntivi a carico delle imprese importatrici ed esportatrici italiane, con ingente dispendio di risorse economiche e perdita di competitività nei confronti dei nostri partner europei.

Il costo di tale inefficienza è stato quantificato in circa 2 miliardi di euro, in termini di movimentazioni all'interno dei terminal, di costi di carico e scarico, di ulteriori spese di stoccaggio delle merci, con incrementi di costi di trasporto, assicurativi e bancari generati dai ritardi nello svincolo delle merci.

Vanno inoltre considerati i benefici effetti nel settore della logistica in termini occupazionali per il volume dei traffici che si svilupperebbe se le suddette operazioni rimanessero radicate nel territorio italiano.

Questa situazione induce molti operatori logistici e commerciali italiani a spostare parte delle loro attività operative in altri Paesi dell'UE meglio organizzati sotto il profilo amministrativo-procedurale.

Il fenomeno della distorsione di traffico verso altri Stati membri dell'UE (nordeuropei e confinanti, quali la Slovenia) rappresenterebbe, secondo alcune stime, circa il 30% del totale dei traffici destinati al bacino di utenza del nostro paese con conseguente perdita di posizionamento e ovviamente di importanza nel contesto geo-economico internazionale.

La situazione di fatto può essere corretta tramite una serie di misure di coordinamento degli uffici e di efficientamento delle risorse disponibili, quali:

- organizzazione più flessibile dell'organico doganale, in modo da assicurare la piena operatività (H24), come peraltro già avviene in altri Stati membri dell'Unione europea, onde permettere un rapido flusso delle merci ed evitare ritardi e costi inutili. Per garantire tale obiettivo sarebbe sufficiente un migliore turn over del personale già in servizio presso gli uffici doganali;
- allineamento degli orari di servizio di tutti gli organi che esercitano funzioni di controllo sulle merci, in particolare presso i punti di ingresso ed uscita delle merci dal/nel territorio italiano, accorpendoli tutti, ove possibile, in uno stesso luogo (creazione di centri polifunzionali di servizi);

- attuazione dello sportello unico doganale: tale strumento, previsto sia dalla normativa europea (Reg. CE n. 450/2008) che nazionale (L. 350/2003 e DPCM n. 242 del 4/11/2010) assume un ruolo di vitale importanza per il coordinamento delle azioni di controllo da parte dei vari enti a ciò deputati e consente di rimediare alla segmentazione di competenze che caratterizza il nostro Paese. In Italia infatti, a differenza di altri paesi dell'Unione, esistono ben 18 organismi controllori che, spesso, si sovrappongono nei relativi interventi, dilatando i tempi di svincolo delle merci, come testimoniato dall'indagine "Doing Business" della Banca Mondiale, che ci pone da anni agli ultimi posti nella classifica dei Paesi UE di efficienza delle procedure transfrontaliere;
- anticipazione della trasmissione dei documenti doganali rispetto all'arrivo e alla partenza delle merci ("pre-clearing"), al fine di consentire l'analisi dei rischi anticipata: alcune dogane hanno avviato le sperimentazioni che non sono ancora andate a regime per una serie di difficoltà da noi rappresentate all'atto dell'insediamento del Tavolo Strategico Nazionale sulla Trade Facilitation presso il M.I.S.E. in data 28 gennaio 2010.

La "questione" dello sportello unico (SU), considerata dal Piano della Logistica tra le azioni con priorità strategica, apre il dibattito su un ventaglio di temi che vanno al di là di quella che può essere interpretata come una semplice questione di "tecniche procedurali".

In effetti la reale posta in gioco, se così possiamo chiamarla, è la ricerca e la definizione di nuovi assetti organizzativi del sistema portuale, sull'esempio di quanto sta accadendo nei porti del Nord Europa ove si è ormai radicato il concetto di Port Community.

Nuovi assetti che, in un contesto istituzionale collaborativo (logica win-win), hanno come obiettivo finale quello di facilitare i flussi commerciali con l'estero, con evidenti vantaggi, non solo per le aziende coinvolte nell'attività specifica (es. gli spedizionieri), ma per l'insieme dell'apparato produttivo nazionale.

Se interpretiamo il concetto di SU come "Single Window" (SW)²⁴ ci rendiamo conto che esso rientra anche nel più ampio dibattito sulla trade facilitation, di cui si sta discutendo anche nel nostro Paese²⁵.

Se pensiamo alla situazione italiana, attori delle nostre politiche portuali devono puntare non solo sugli aumenti di capacità (banchine più ampie e fondali più profondi) per attrarre maggiori volumi di traffico, ma devono aver prima risolto i problemi della gestione delle informazioni e dello snellimento delle procedure. La situazione attuale rischia di aggravare la situazione già delicata della portualità italiana e di renderla ancor meno competitiva.

²⁴ United Nation Economic Commission for Europe, The Single Window concept

²⁵ MISE, Task Force on Trade Facilitation

Lo sportello unico permette agli operatori del commercio estero di completare il ciclo documentale richiesto per le operazioni in import/export, facendo pervenire le informazioni necessarie alle varie Amministrazioni dello Stato (es. Dogana, Sanità, ecc.) attraverso un'unica struttura.

Si tratta quindi di un ambiente che permette, attraverso un unico accesso, di raggiungere soggetti diversi, con numerosi vantaggi:

- riduzione dei tempi burocratici e degli errori documentali;
- miglior utilizzo delle risorse umane e finanziarie a disposizione degli operatori privati e delle Amministrazioni pubbliche;
- possibilità di controlli più selettivi e puntuali (risk management) da parte delle Amministrazioni;
- riduzione delle barriere non-tariffarie, ossia dei costi transazionali non sempre quantificabili, ma esistenti, dovuti alle frizioni organizzative.

Si deve passare infatti da un ambiente basato su sistemi, non dialoganti tra loro, ad uno in grado di connettere i vari sistemi gestiti dai singoli operatori privati e dalle Amministrazioni dello Stato.

L'armonizzazione delle informazioni rientra in un più generale processo internazionale che coinvolge le Dogane e che ha come obiettivo proprio la semplificazione e l'armonizzazione delle procedure.

I documenti europei riconoscono in effetti alle Dogane, in virtù del loro ruolo preminente nel controllo dei flussi di merci ai confini dello Stato, una posizione primaria, potendo ricevere tutte le informazioni necessarie alla compilazione dei vari documenti amministrativi, coordinarle e smistarle alle altre Amministrazioni competenti.

In Italia questa funzione dovrebbe essere svolta dal sistema AIDA (Automazione Integrata Dogane Accise), un sistema telematico interattivo che collega gli operatori privati con la Dogana e le altre Amministrazioni.

Dai dati della dichiarazione doganale vengono tratte le informazioni necessarie alla verifica della documentazione e per la selezione delle merci da controllare.

8.1. Sportello Unico & Porti

Se lo sviluppo dello Sportello unico è senz'altro un importante passo avanti nella semplificazione delle procedure doganali, la sua articolazione a livello portuale richiederebbe passaggi ulteriori, legati alla complessità delle attività e dei ruoli svolti dai porti, quantomeno da quelli maggiori.

I grandi porti sono infatti dei nodi complessi dove le attività trasportistiche e logistiche svolte da un variegato mondo di operatori economici (compagnie di navigazione, spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, autotrasportatori, ecc), si intersecano con le attività di controllo e coordinamento di

numerose Amministrazioni pubbliche (Autorità Marittima, Dogana, Sanità Marittima, Chimico di porto, ecc) e con le operazioni degli addetti ai servizi tecnico-nautici (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, ecc).

Un sistema estremamente articolato, un intricato sistema di relazioni ai più diversi livelli, con un ruolo strategico nel contesto economico del Paese se si considera che buona parte del commercio esterno (più del 60% dell'import e il 50% circa dell'export) viaggia via mare, con percentuali che tendono a crescere al crescere dell'integrazione economica internazionale.

Ne consegue che l'organizzazione efficiente di un dato ambito portuale ha immediate ricadute positive sui flussi commerciali del Paese stesso, oltre ad attirare traffici da/per hinterland più vasti di quelli tradizionali, in grado di generare circuiti economici virtuosi legati alla loro gestione.

Ma proprio la complessità delle attività svolte, la molteplicità degli attori presenti e l'eterogeneità dei bisogni e delle funzioni ha portato alla definizione del concetto di Port Community System (PCS).

8.2. Diverse strade da percorrere

È del tutto evidente che lo sviluppo di un PCS è cosa diversa dallo Sportello Unico.

Il secondo ha infatti una valenza strettamente legata ad una migliore e più semplice gestione della documentazione che segue la merce in export ed import.

Da questo punto di vista ha un valore universale, ossia sono procedure applicabili (che devono essere applicate) a qualunque tipo di merce, in qualsiasi dogana del Paese.

Nel primo caso invece stiamo parlando di un modello organizzativo, finalizzato ad accrescere la competitività di un porto, ma che può essere applicato con tutta evidenza olo in quelli maggiori.

Alla base vi è la consapevolezza che al crescere del commercio estero aumenta in modo esponenziale la massa di informazioni da gestire e ciò richiede, inevitabilmente, non solo importanti investimenti in infrastrutture materiali, ma anche in quelle immateriali.

Ma ciò non è senza conseguenze. Non si tratta infatti semplicemente di connettere quello che non era connesso, ma di ridefinire e rimodellare sistemi organizzativi complessi, ognuno con le sue caratteristiche, la su storia, i suoi tempi di risposta.

Si riducono, o tendono a ridursi le aree discrezionali, e l'intero sistema portuale viene selezionato e declinato in procedure standard informatizzabili.

Le parole d'ordine diventano: interoperabilità, standardizzazione, rapidità, efficienza (vedi Allegato 4).

9. GLI INTERPORTI: DA STRUTTURE PUNTUALI AD ASSETTO DI RETE

Il settore del trasporto ferroviario delle merci è condizionato dai seguenti fattori :

- ✓ **Criticità** del sistema dell'offerta che essendo fortemente polverizzata non agevola il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia e non incentiva la domanda di trasporto intermodale.
- ✓ **Insufficiente regolarità** del servizio ferroviario che allontana sempre più quella tipologia di merci che ha maggiori esigenze di certezza in termini di resa ed affidabilità.
- ✓ **Incapacità nel superare**, da parte del vettore ferroviario nazionale, quei vincoli organizzativi che, di fatto, hanno impedito un reale efficientamento della catena del combinato.
- ✓ **L'incapacità di realizzare** una prima rete portante di servizi a scala nazionale ad alta regolarità e frequenza, così come già espresso dal Piano della Logistica del 2006.

In tale quadro, le imprese minori oggi operano quasi completamente al servizio dei grandi vettori europei ed hanno avuto assegnato solo servizi di nicchia dedicati a specifici clienti e/o la possibilità di integrare le loro attività marginali.

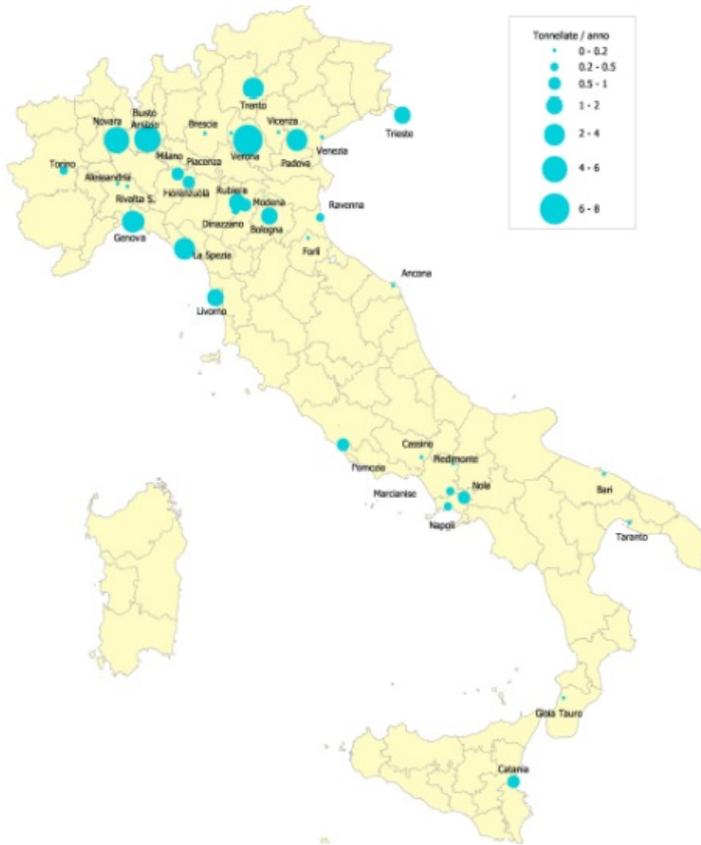
Quelle poche imprese che hanno voluto svolgere da sole i servizi ferroviari non sono riuscite ad integrare l'offerta da destinare soprattutto al traffico nazionale.

A tutto ciò si aggiunge che molti terminali, seppur aperti al pubblico, non sono aperti ai vettori ferroviari; allo stesso tempo manovra e movimentazione per l'inoltro dei convogli ferroviari sono operazioni lente e costose

Il traffico intermodale si svolge oggi su una serie di impianti di diversa natura:

- Interporti
- Porti
- Terminal di RFI e Trenitalia
- Terminal privati.

Tale segmento tende a concentrarsi nelle regioni centro settentrionali, dove in alcune relazioni con i porti si svolge anche su distanze inferiori ai 500km. il 70% del trasporto intermodale fa capo agli scali portuali del nord Italia.



[tx1000]

	Totale	Nazionale	Internazionale
Busto Arsizio	8.240	930	7.310
Verona	6.100	590	5.510
Novara	4.960	700	4.260
Genova	3.930	3.330	0
Trento	3.420	460	2.960
La Spezia	3.000	2.760	0
Milano	4.260	4.260	0
Padova	2.400	1.910	470
Bologna	1.910	1.800	0
Livorno	1.560	1.560	0
Rubiera (1 e 2)	1.540	1.540	0
Trieste	1.080	350	730
Fiorenzuola d'Adda	960	340	60
Pomezia	900	900	0
Catania	770	770	0
Modena	700	370	0
Piacenza	700	320	290
Nola	640	640	0
Torino	500	0	500
Bari	480	480	0
Ravenna	440	440	0
Dinazzano	360	360	0
Marcianise	300	300	0
Napoli	250	250	0
Vicenza	200	200	0
Brescia	190	190	0
Rivalta Scrivia	190	190	0
Taranto	157	157	0
Ancona	120	120	0
Dormegliara	120	120	0
Piedimonte	120	120	0
Alessandria	100	100	0
Forlì	90	90	0
Cassino	80	80	0
Venezia	78	78	0
Gioia Tauro	70	70	0

L'attuale rete degli interporti, quelli operativi, secondo i dati aggiornati al 2011, hanno queste caratteristiche:

INTERPORTO	TONN. MOVIMENTATE	GOMMA	FERRO INTERM.	TRADIZ.
1. Interporto Marche (Jesi)	173.000	73%		
2. Interporto di Bologna	1.881.000	64%		
3. Interporto Sud Europa	2.500.000	85%		
4. Parco Logistico di Mortara	140.000		100%	
5. Interporto Padova	2.700.000	70%		
6. Interporto di Rivalta Scrivia	4.500.000	80%		
7. Interporto Quadrante Europa di Verona	27.000.000	70%	30%	
8. Interporto di Bari	2.000.000	31%		
9. Interporto di Val Pescara ⁽¹⁾	-----			
10. Interporto di Nola	4.191.000	94%		
11. Interporto di Trento	2.000.000	12%		
12. Interporto di Prato	1.000.000	90%		
13. Interporto di Portogruaro ⁽²⁾				
14. Interporto Cim di Novara	3.300.000		60%	
15. Interporto Sito di Torino-Orbassano	2.700.000	70%		
16. Interporto Cepim di Parma	5.300.000	68%	26%	6%
17. Interporto di Cervignano				
18. Interporto di Venezia	1.260.000		100%	

Si può quindi affermare che:

- Vi sono impianti in area addensata che :
 - svolgono un ruolo significativo nei confronti del traffico intermodale (Verona, Novara, Padova, Bologna, Trento).
 - Possano svolgere anche il ruolo di piattaforma periurbana per la city logistic (Bari, Nola, Jesi, Padova, Verona, Bologna, Torino).
- Un elemento di forte criticità è che non vi sono interporti né piattaforme periurbane per le due principali aree addensate (Milano e Roma).
- Vi sono impianti a media distanza dalle aree addensate che svolgono un ruolo parziale nei confronti del traffico intermodale (Marcianise, Mortara)
- Sono impianti in cui prevale in modo consistente il traffico “tutto - gomma” (Torino, Rivalta Scrivia, Prato, Nola, Marcianise, Jesi).
- Vi sono impianti in aree non addensate che non raggiungono adeguate concentrazioni di traffico per l’intermodale (Cervignano).
- Vi sono impianti che possono o aspirano a svolgere un ruolo di retroporto (Mortara, Venezia, Jesi, Prato, Nola).

Le attuali criticità nell’attuale assetto interportuale italiano possono ricondursi:

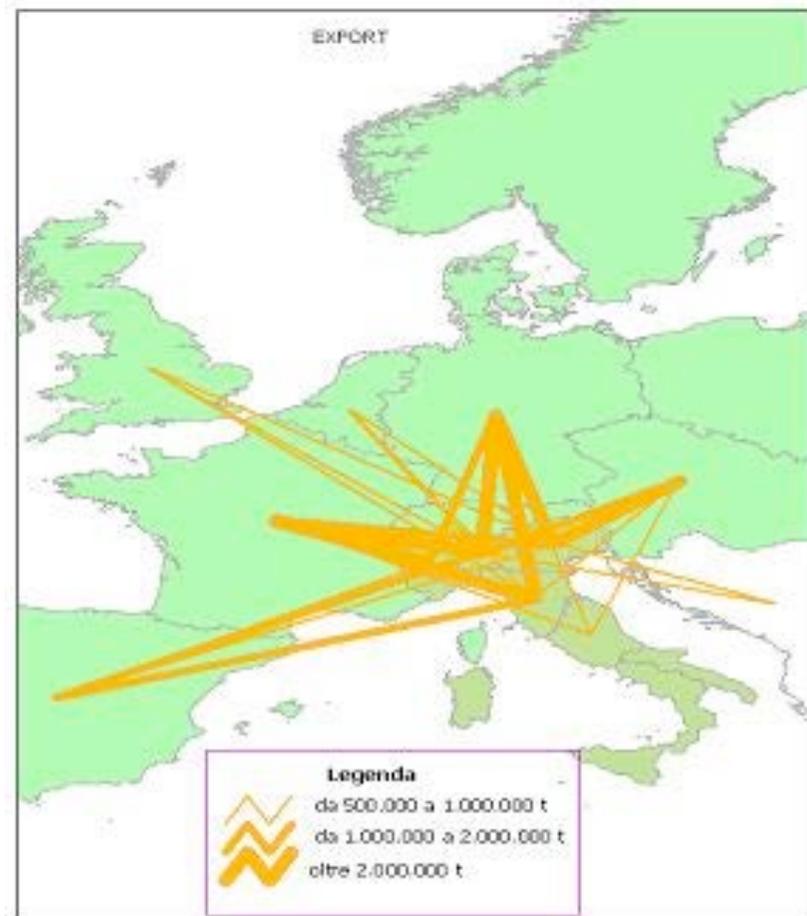
- ✓ Insufficienza degli impianti necessari a completare la rete proprio nelle aree a maggiore generazione di traffico;
- ✓ Impianti localizzati in aree che presentano un’elevata dispersione delle attività produttive sul territorio e determinando difficoltà di acquisizione della domanda;
- ✓ Presenza di strozzature in molti degli impianti realizzati che ne limitano l’operatività;
- ✓ Limiti dimensionali e funzionali dell’infrastruttura ferroviaria che non consente la formazione di treni “lunghe e pesanti” e l’utilizzo di semi-rimorchi;
- ✓ Irregolarità del servizio ferroviario che non garantisce la certezza dei termini di resa della merce;
- ✓ Manca di un programma di efficientamento della catena del combinato in modo da ridurre i costi unitari finali del servizio (necessità già espressa dal Piano della Logistica);
- ✓ Frammentazione dell’autotrasporto che rende difficile la conversione all’intermodale con il conto proprio che supera ancora il conto terzi;
- ✓ Difficoltà di esternalizzare le attività logistiche ad operatori più evoluti per le piccole medie imprese manifatturiere;
- ✓ Manca di strumenti informatici atti a garantire non solo l’efficienza delle attività ma anche il necessario coordinamento tra i soggetti che intervengono nella catena del trasporto;

- ✓ Inadeguatezza di Norme tali da consentire un'organizzazione più evoluta degli interporti implementandone l'attrattività;
- ✓ Insufficiente accessibilità ed inadeguatezza infrastrutturale dei porti che non consente di destinare agli interporti quell'ulteriore quota di domanda rivolta al combinato (ro-ro e containers).

Il settore del combinato segna forti squilibri a favore della strada in un mercato potenziale che vale complessivamente 50 milioni di tonnellate. Le relazioni esistenti sono quasi tutte insistenti tra la macroarea Padana e i mercati esteri.

Su di un totale di 234 direttrici analizzate 54 sono quelle con flussi di merce superiori alle 500mila tonnellate/anno. Di queste poco meno della metà superano il milione di tonn. ed un quarto si attestano su valori superiori ai 2 milioni di t.

	Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta	Lombardia	Veneto, Trentino Alto-Adige, Friuli Venezia-Giulia	Emilia Romagna, Toscana	Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo	Molise, Puglia	Campania, Basilicata, Calabria	Sicilia	Sardegna	TOTALE NAZIONALE	Penisola Iberica	Regno Unito+Irlanda	Benelux	Francia	Svizzera	Germania	Danimarca, Finlandia, Norvegia, Svezia	Polonia, Lettonia, Estonia, Lituania	Austria, Rep. Ceca, Slovacchia, Slovenia, Ungheria	Croazia, Bosnia Erzegovina, Kosovo, Serbia, Albania, Montenegro, Macedonia, Grecia	Romania, Bulgaria	Turchia	Russia, Bielorussia, Moldavia, Ucraina	TOTALE	
Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta										5.183	940	339	489	3.141	310	1.228	87	152	619	161	65	10	78	12.802	
Lombardia										8.057	1.647	580	913	2.862	773	3.055	241	246	1.923	501	203	30	153	21.184	
Veneto, Trentino Alto-Adige, Friuli Venezia-Giulia										7.026	795	668	642	1.620	309	4.354	242	281	3.587	934	379	56	238	21.131	
Emilia Romagna, Toscana										5.311	1.155	508	645	2.415	363	2.337	127	219	1.561	407	165	24	59	15.296	
Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo										8.857	431	248	206	746	55	669	22	76	612	159	65	9	133	12.288	
Molise, Puglia										7.449	59	65	116	107	16	322	42	58	109	28	12	2		8.385	
Campania, Basilicata, Calabria										6.366	73	128	135	398	48	553	41	29	276	72	29	4		8.152	
Sicilia										1.914	18	10	36	55	17	91	2		95	25	10	1		2.274	
Sardegna										0	7	4	1	28		11			3	1				55	
TOTALE NAZIONALE	4.739	6.366	5.091	4.080	10.996	6.907	9.055	2.929	0	50.163														50.163	
Penisola Iberica	798	1.626	770	988	472	59	171	28	9																0
Regno Unito+Irlanda	166	655	198	131	157	15	28	9	37																0
Benelux	655	1.566	952	911	464	91	176	43	1																0
Francia	3.567	3.440	1.536	2.052	854	142	505	108	21																0
Svizzera	282	536	165	204	38	10	21	3	1																0
Germania	989	3.361	4.696	1.720	1.189	239	658	131	15																0
Danimarca, Finlandia, Norvegia, Svezia	60	251	159	264	93	7	34	6																	0
Polonia, Lettonia, Estonia, Lituania	121	406	378	299	98	7	34	4	5																0
Austria, Rep. Ceca, Slovacchia, Slovenia, Ungheria	414	1.492	2.616	992	456	58	270	28	1																0
Croazia, Bosnia Erzegovina, Kosovo, Serbia, Albania, Montenegro, Macedonia, Grecia	67	242	424	161	74	9	44	5																	0
Romania, Bulgaria	2	7	12	5	2		1																		0
Turchia	55	200	351	133	61	8	36	4																	0
Russia, Bielorussia, Moldavia, Ucraina	2	51	23	24	17		4																		0
TOTALE	11.917	20.199	17.371	11.964	14.971	7.552	11.037	3.298	90		5.125	2.550	3.183	11.372	1.891	12.620	804	1.061	8.785	2.288	928	136	661	149.803	

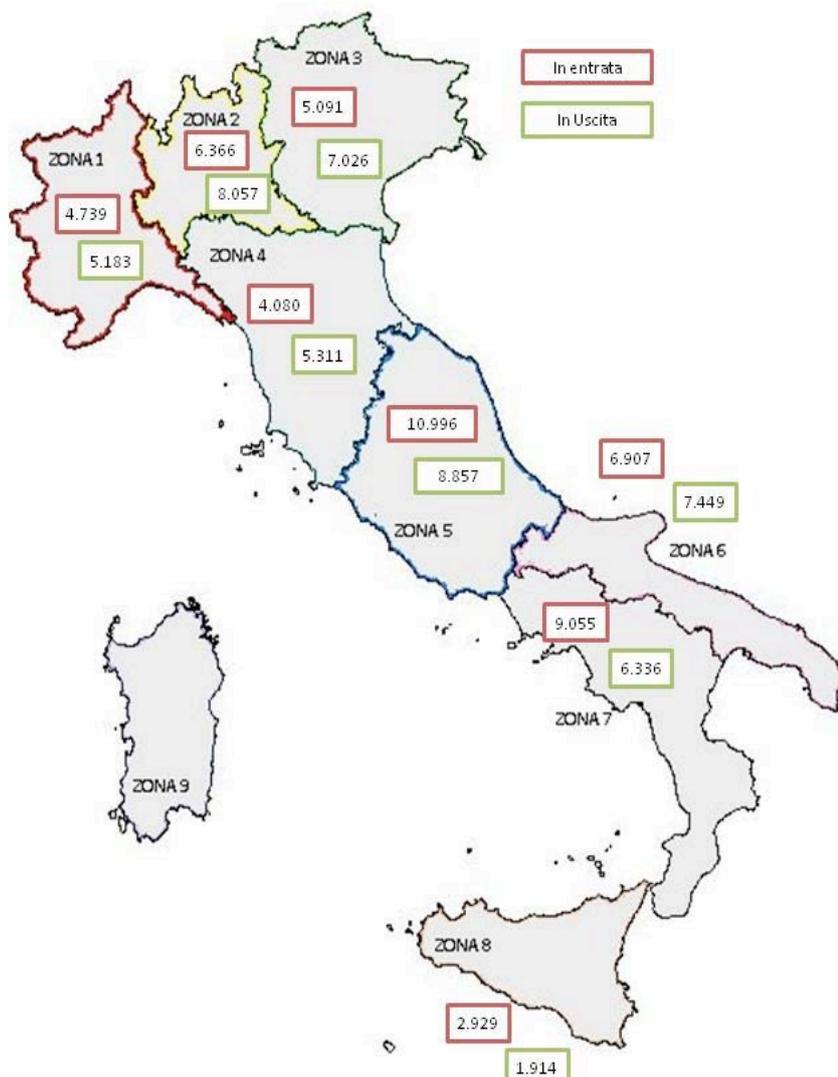


In ambito nazionale

- L'ammontare complessivo delle merci movimentate su strada oltre i 500 km è di circa 50 milioni di tonnellate;
- Il 56% del totale sono in prevalenza flussi in direzione nord-sud;
- Gli scambi di merce più consistenti sono quelli fra l'Italia settentrionale e quella centrale (Marche, Umbria, Lazio e Abruzzo), distribuiti in quote simili fra Nord-ovest, Lombardia e Nord-Est;
- Le relazioni (unidirezionali) con flussi superiori alle 500mila tonnellate / anno sono ventisette;
- Diciotto quelle che superano il milione di tonnellate e sette con flusso maggiore di 2 milioni di tonnellate.

ZONA 1	Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta
ZONA 2	Lombardia
ZONA 3	Veneto, Trentino Alto-Adige, Friuli Venezia-Giulia
ZONA 4	Emilia Romagna, Toscana
ZONA 5	Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo
ZONA 6	Molise, Puglia
ZONA 7	Campania, Basilicata, Calabria
ZONA 8	Sicilia
ZONA 9	Sardegna

	Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta	Lombardia	Veneto, Trentino Alto-Adige, Friuli Venezia-Giulia	Emilia Romagna, Toscana	Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo	Molise, Puglia	Campania, Basilicata, Calabria	Sicilia	Sardegna	TOTALE NAZIONALE
Piemonte, Liguria, Valle d'Aosta			416		2.670	448	1.570	79		
Lombardia					3.378	2.220	1.915	544		
Veneto, Trentino Alto-Adige, Friuli Venezia-Giulia	562				3.232	1.209	1.627	396		
Emilia Romagna, Toscana						1.922	2.925	464		
Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo	2.462	2.367	1.943			944	709	432		
Molise, Puglia	753	1.803	1.680	1.935	963		151	164		
Campania, Basilicata, Calabria	816	1.894	708	1.751	347			850		
Sicilia	146	302	344	394	406	164	158			
Sardegna										
TOTALE NAZIONALE										50.163



Schematizzando:

Il traffico internazionale appare consolidato e destinato ad una crescita ulteriore sia:

- per i vincoli introdotti da Svizzera ed Austria al transito di mezzi pesanti (destinati ad essere mantenuti);
- per l'assenza di limitazioni di sagoma ed in particolare alla possibilità di inoltro dei semirimorchi oltre che dell'effettuazione di servizi di autostrada viaggiante.

Viceversa ***il trasporto nazionale*** :

- Ha minore certezza dei termini di resa della merce;
- Costi unitari più elevati;
- Subisce di più l'organizzazione arretrata in origine di alcune filiere;
- Ha nell'autotrasporto un concorrente consolidato ed altamente "flessibile".

Risulta essere quindi la parte più debole del sistema in quanto è quella più penalizzata dai limiti dell'offerta sia dal punto di vista delle esigenze degli utilizzatori, sia dal punto di vista dell'equilibrio economico della produzione del servizio.

Contraddittoria appare ***la situazione dei traffici da e per i porti***, dove da una parte la quota dei flussi di merce intermodali su ferrovia che hanno origine o destinazione in uno scalo rappresentano circa il 70% del trasporto intermodale nazionale e nello stesso tempo, ad eccezione dei soli porti di La Spezia e Trieste, prevale comunque la modalità su gomma.

Ma è proprio nei confronti del traffico da/per i porti e del traffico nazionale che una prima messa in rete degli interporti/porti nazionali, un accordo tra questi e le imprese ferroviarie e l'adozione di nuovi modelli gestionali dei terminal può concretizzare alcuni risultati.

9.1. Un possibile assetto di rete

Ipotizzare il potenziamento del servizio ferroviario per tutti gli interporti che operano sull'intermodale non ha senso;

Si ritiene opportuno attivare ***un primo servizio su una rete principale di 8 interporti***

A cui si dovranno aggiungere due impianti di Milano e Roma da individuare, in prima fase, tra quelli esistenti delle FS;

Il tutto corrispondente ad ***un incremento dell'offerta ferroviaria compreso tra il 15/20%***.

Bari Scalo Ferruccio

Bologna Interporto

CIM Novara

Interporto Sud Europa

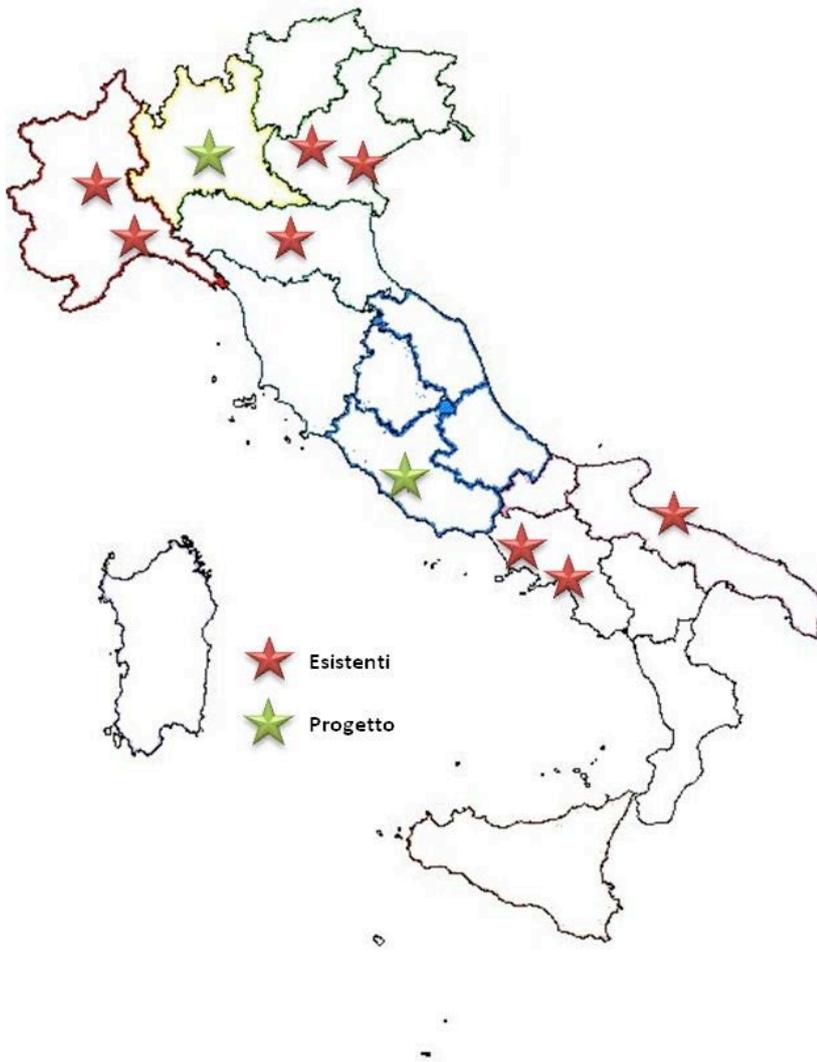
Interporto di Nola

Interporto di Padova

Interporto di Rivalta Scrivia

Interporto di Verona

Milano-Mortara



In tale ipotesi la ripartizione del traffico nazionale in presenza ed in assenza del contributo delle Autostrade del mare è:

SCENARIO 8+2 INTERPORTI	Traffico Nazionale			
(Anno 2008)	Con Combinato Marittimo		Senza Combinato Marittimo	
Traffico merci combinato ferrovia	Tonn.-Km	Tonn.	Tonn.-Km	Tonn.
Attuale	9.293.000.000	32.358.000	9.293.000.000	32.358.000
Acquisito dalla strada	2.194.797.695	3.271.987	2.330.115.637	3.470.067
Totale scenario 8+2	11.487.797.695	35.629.987	11.623.115.637	35.828.067
Incremento percentuale	23,62%	10,11%	25,07%	10,72%
Traffico merci combinato mare	Tonn.-Km	Tonn.	Tonn.-Km	Tonn.
Attuale	n.d.	n.d.	-----	-----
Acquisito dalla strada	333.556.500	621.270	-----	-----
Totale 8+2	n.d.	n.d.	-----	-----
Incremento percentuale	n.d.	n.d.	-----	-----
Traffico merci su strada >500 km	Tonn.-Km	Tonn.	Tonn.-Km	Tonn.
Attuale	38.194.346.000	50.822.043	38.194.346.000	50.822.043
Trasferimento alla ferrovia	2.194.797.695	3.271.987	2.330.115.637	3.470.067
Trasferito al combinato marittimo	333.556.500	621.270	-----	-----
Totale scenario 8+2	35.665.991.805	46.928.786	35.864.230.363	47.351.976
Decremento percentuale	-6,62%	-7,66%	-6,10%	-6,83%
Traffico Totale	Tonn.-Km	Tonn.	Tonn.-Km	Tonn.
	-----	-----	47.467.346.000	83.180.043
Traffico merci combinato ferrovia	-----	-----	24,48%	43,07%
Traffico merci su strada >500 km	-----	-----	75,52%	56,93%

La ripartizione del traffico nazionale sui singoli impianti sarebbe:

INTERPORTO	ORIGINE [tonn.]	DESTINAZIONE [tonn.]
Roma Est	379.842	365.505
Milano Sud	200.222	357.239
Bari Scalo Ferruccio	296.528	523.318
Bologna Interporto	589.764	232.985
CIM Novara	242.950	113.298
Interporto Sud Europa	522.893	604.455
Interporto di Nola	339.256	338.070
Interporto di Padova	108.572	189.337
Interporto di Rivalta Scrivia	392.037	421.915
Interporto di Verona	398.002	323.945
TOTALE	3.470.066	3.470.067
MARITTIMO	[tonn.]	
Napoli - Palermo	428.340	
Genova - Palermo	171.690	
Venezia - Catania	21.240	
TOTALE	621.270	

Il quadro esaminato e le valutazioni più puntuali di intervento che ne sono scaturite consentono di individuare **un primo “pacchetto” di interventi di breve medio periodo** che diano alcuni risultati in grado di innescare al contempo un processo di sviluppo più complessivo.

In dettaglio bisogna:

1)-Attuare una nuova normativa di regolazione del settore che definisca una classificazione degli impianti, il loro regime giuridico, l'assetto delle competenze di riferimento e preveda la riorganizzazione della gestione dei terminal.

2)-Attivare un primo potenziamento di servizi regolari e frequenti su 8 interporti ed i 2 nodi di Milano e Roma e definizione di un servizio integrato di II liv. per gli altri impianti. (il relativo progetto di dettaglio è da definirsi ad un tavolo congiunto UIR-imprese ferroviarie nel quale identificare le modalità puntuali di ottimizzazione dell'offerta);

3)-Eliminare i “colli di bottiglia” sulle direttrici nazionali che impediscono il transito di treni lunghi e pesanti con semirimorchi e containers high cube, risoluzione dei problemi di connettività e di accessibilità nelle macro-aree (vedasi studio ISPI)

4)-Sistemare gli impianti ferroviari di alcuni porti al fine di una loro maggiore interconnessione con le infrastrutture retroportuali;

5)-Mettere a punto un serie di strumenti informatici di sistema e dei relativi accordi di interfaccia

6)-Ripristinare gli incentivi agli investimenti per l'autotrasporto;

7)-Promuovere accordi con le Regioni ed i Comuni per progetti locali di incentivazione all'esternalizzazione della logistica e per politiche di city logistic.

Interventi, provvedimenti ed azioni proposti sono:

1)-Una nuova normativa di regolazione del settore che definisca una classificazione degli impianti, il loro regime giuridico, l'assetto delle competenze di riferimento e preveda la riorganizzazione della gestione dei terminal.		
2)- L'attivazione di u primo potenziamento di servizi regolari e frequenti su 8 interporti e i 2 nodi di Milano e Roma. (Il relativo progetto di dettaglio è da definirsi ad un Tavolo congiunto UIR-imprese ferroviarie nel quale identificare le modalità puntuali di ottimizzazione dell' offerta.)	Gli 8 Interporti: 1.Bari, 2.Bologna, 3.Nola-Marcianise, 4.Novara, 5.Padova, 6.Verona, 7.Torino-Rivalta Scrivia, 8.Trento (*).	Gli Impianti di prima fase a Roma e Milano: Smistamento,Pomezia, Latina?, Desio, certosa, Segrate, Smistamento, Busto, Novara, Mortara.
3)- Eliminazione dei "Colli di Bottiglia" della tirrenica e dell' Adriatica che impediscono il transito di treni lunghi, pesanti con semirimorchi e container high cube.		Linea Adriatica: -Galleria di cattolica. -Collegamento Orte - Falconara con la linea Adriatica. -Nodo di falconara.
4)- Sistemazione degli Impianti ferroviari di alcuni porti.	I Porti: Bari, Napoli?, Trieste, Genova?.	I possibili retroporti: <i>Nola, Jesi, Mortara.</i>
5)- Messa a punto degli strumenti informatici di sistema e dei relativi accordi di interfaccia.		
6)- Ripristino incentivi agli investimenti per l'autotrasporto.		-Sostegno al rinnovamento del parco, casse mobili, tecnologie informatiche, formazione, premi di parteneriato etc.
7)- Accordi con Regioni e Comuni per progetti locali di incentivazione all' esternalizzazione della logistica e per politiche di city logistic.	-Da esaminare con le Regioni.	I possibili Interporti a supporto della city logistic: <i>-Bari, Nola, Jesi, Padova, Verona, Bologna, Torino.</i>

Nell'ultimo decennio si è verificato un mutamento strutturale della domanda di trasporto sostanzialmente determinato da:

- processi di internazionalizzazione dei mercati di approvvigionamento e di distribuzione con ridisegno delle localizzazioni produttive;
- tendenza alla diminuzione del trasferimento di merci di massa (materie prime e semilavorati) e crescita relativa dei trasporti di manufatti, parti e componenti “da Paese trasformatore a Paese assemblatore;
- reingegnerizzazione dei processi logistici e produttivi, in particolare delle grandi aziende manifatturiere e di distribuzione (*lean manufacturing & distribution*), quali fattori strategici di competitività.

Tra i determinanti dei livelli di competitività dei sistemi economico-territoriali presenti in ambito nazionale, pesa sempre più gravemente l'inadeguatezza di valutazioni sistemiche circa i legami di correlazione esistenti tra efficienza logistica del sistema-Paese e grado di competitività espressa. Un approccio “miope” ha limitato l'efficacia di policies, pubbliche e private, finalizzate a rendere l'offerta di trasporto e logistica più rispondente alle esigenze della domanda: non si è tenuto sufficientemente conto delle differenziazioni presenti nei comportamenti logistici delle imprese e derivanti non solo dal fattore dimensionale, anche se questo è l'aspetto più macroscopico.

Sempre più necessaria appare l'adozione di tecniche di analisi che consentano di cogliere le reciproche relazioni fra le attività generatrici di valore, non di una tipologia dimensionale di azienda, ma di un'area territoriale, di una filiera logistica.

Da questo punto di vista, contributi essenziali alla comprensione delle necessità dei sistemi industriali, per ciò che concerne la logistica e il trasporto delle merci, possono derivare da una ricomposizione su base territoriale delle specializzazioni manifatturiere, monitorandone l'evoluzione oltre che su base dimensionale, anche e soprattutto in termini di cambiamenti tecnologici e rapporti di sub-fornitura.

L'interesse per il distretto industriale, nel dibattito intorno al ruolo della piccola e media impresa nell'economia italiana, è legato all'affermarsi di un modello d'industrializzazione – fondato sulla produzione differenziata: al processo produttivo realizzato soprattutto attraverso l'integrazione e il coordinamento “interno” (aziendale) se ne è sostituito uno diverso, fondato sull'integrazione ed il coordinamento “esterno” (territoriale) di singole unità produttive, di piccola e media dimensione.

La “nuova” geografia economica, che in contrapposizione allo *spazio* rivaluta il *territorio* come integratore fra imprese, settori produttivi e società, associa la dimensione globale a quella locale e permette di interpretare l'economia italiana come una molteplicità di sistemi locali caratterizzati da diversi tipi di attività produttiva e soprattutto da diversi gradi di sviluppo socio-economico.

La metodologia di individuazione dei Distretti Industriali¹, consente di individuarli e localizzarli quasi esclusivamente nell'Italia centro-settentrionale, derivando la loro marginale presenza nelle regioni del Mezzogiorno dal differenziale d'industrializzazione che permane fra Sud e Centro-Nord e che non permette, tramite un'analisi su base nazionale, di far emergere processi di industrializzazione di tipo distrettuale nel Mezzogiorno.

Interpretando su base territoriale i cambiamenti del tessuto industriale italiano, con focus sull'universo delle medie imprese e relative performances emerge in generale una grande turbolenza nei movimenti ascensionali e regressivi per dimensione d'impresa, con effetti però trascurabili sull'universo delle medie imprese, che si confermano come lo zoccolo duro del sistema economico italiano.

Per avere un quadro il più puntuale possibile ed una lettura "aggregata" a scala territoriale sovra regionale è stata definita una lettura socio-economica per tutte le 7 Piattaforme logistiche individuate con il Piano Nazionale della Logistica del 2006.

In questa fase allo scopo di dare alle piattaforme logistiche un assetto istituzionale definito con il Disegno di legge riguardante la "riforma degli interporti" si sono definiti in maniera puntuale ruoli, compiti, funzioni e governance delle Piattaforme.

9.2. Il valore della offerta di servizi di trasporto

Negli ultimi anni è stato fatto in Italia un notevole sforzo per cercare di valorizzare l'offerta di trasporto e logistica, in modo da affiancare alle tradizionali analisi quantitative (basate sulle quantità movimentate e sui flussi, in termini di tonnellate e tonnellate-km), valutazioni di carattere più specificatamente economico, basate sul calcolo dei prezzi che le merci prodotte o consumate sul mercato italiano, nonché quelle esportate o importate, pagano per la loro logistica (incluso il trasporto).

Il fatturato complessivamente realizzato dai settori del trasporto e della logistica ha raggiunto nel 2010 i 185 mld. di Euro, per il 53% in capo ai trasporti e per il complementare 47% in capo alla logistica; ma mentre i trasporti – tranne quelli a scala urbana e locale, sono in gran parte terziarizzati, nel comparto della logistica si sono raggiunti livelli di terziarizzazione ancora modesti, intorno al 16% (Tabella 1).

La tendenza in atto, comunque, testimoniata dall'incremento di terziarizzazione logistica verificatosi tra il 1998 ed il 2002 (dal 13% al 16%) delinea un profilo operativo orientato a cogliere le opportunità di un mercato "più aperto" anche in funzione delle spinte provenienti dal mondo produttivo ad esternalizzare supply chain la cui ottimizzazione richiede strutture adeguate e capitalizzate.

Tabella 1: Il contributo del conto proprio e del conto terzi alla FISLT (Fattura Italia Servizio Logistico e Trasporti)

Settore	Miliardi di Euro 2010			Terziarizzazione	Incidenza
	Totale (a)	C/Proprio (b)	C/Terzi ©	(c/a)	(c/Totale c)
Autotrasporto Locale	27	23	4	15%	6,0%
Regionale	37	21	16	43%	23,9%
Interregionale	14	3	11	79%	16,4%
Internazionale	5	0	5	100%	7,5%
Totale Autotrasporto	83	47	36	43,4%	53,7%
Mare	12	0	12	100,0%	17,9%
Aereo	2	0	2	100,0%	3,0%
Ferrovie	1	0	1	100,0%	1,5%
Condotte	0	0	0	0,0%	0,0%
Navigazione interna	0	0	0	0,0%	0,0%
Totale trasporto	98	47	51	52,0%	76,1%
Logistica senza trasporto	90	74	16	17,8%	23,9%
Logistica Totale	188	121	67	35,6%	100,0%

Fonte: Piano Nazionale della Logistica - 2010

La “logistica”: il valore per segmenti

Le attività industriali e commerciali hanno conosciuto, nel corso degli anni '80, con l'avvento della “logistica”, una vera rivoluzione. La “logistica” ha introdotto la comprensione dell'importanza, ai fini della competitività delle aziende, di una gestione integrata della “supply chain”, ossia dell'intero processo che parte dall'approvvigionamento delle materie prime e, dopo la produzione, sfocia nelle attività di distribuzione. I vantaggi in termini di costo delle operazioni, efficienza e competitività, che ne hanno ricevuto le imprese che si sono prontamente adeguate a questa rivoluzione sono stati notevoli.

Una ulteriore ed ancora più importante “rivoluzione” si è avuta nel corso degli anni '90. In molte aziende con un processo di “outsourcing”, la gestione integrata delle attività di magazzinaggio e trasporto che compongono la “supply chain” (che incidono dal 9 al 13 per cento sul costo finale dei prodotti delle aziende industriali), sono state affidate a terzi, sia con contratti di servizio che con veri e propri “spin off” di segmenti di attività aziendale. Non tutto il mondo industriale e commerciale ha seguito questo trend, ma le imprese che lo hanno fatto e lo stanno facendo evidenziano fortissimi vantaggi competitivi rispetto alla concorrenza.

Sul “ritardo italiano” in questo campo incidono sia una certa complessiva “arretratezza culturale” del management del nostro mondo industriale e commerciale – tranne non pochi ma sempre limitati “casi esemplari” – sia una complessiva fragilità ed inadeguatezza – anche in questo caso con non

poche ma sempre limitate eccezioni – delle offerte di “outsourcing logistico” messe a disposizione delle imprese da operatori “terzi” (*logistics service provider*).

D'altra parte è utile ricordare che è proprio il “supply chain management” ad essere il momento più importante di tutto il processo logistico. Ne è infatti il “cervello”, che consente la programmazione, la gestione, il coordinamento ed il controllo dell'intero processo logistico-produttivo, in quanto finalizzato alla sincronizzazione, standardizzazione e coordinamento dei flussi fisici ed informativi tra i diversi attori della medesima filiera.

Il magazzinaggio (che si stima rappresenti dal 3% al 6% del costo finale dei prodotti dei vari settori) costituisce infatti un'attività (nella quale sono ricompresi lo stoccaggio delle merci, l'allestimento e la preparazione degli ordini, l'imballaggio e le attività accessorie) nella quale è possibile ottenere grandi economie solo tramite una migliore funzionalità degli altri due momenti dell'attività logistica, il trasporto ed il “supply chain management” vero e proprio, per gli effetti che ciò può avere in termini di riduzione dell'immobilizzo delle scorte, di migliore pianificazione delle attività operative (carico/scarico, controlli, preparazione ordini, ecc.), e, quindi, di minori spazi di stoccaggio delle merci.

Quanto al trasporto (che si stima rappresenti dal 5 al 10 per cento del costo finale dei prodotti), dal momento che esso rappresenta la fase del trasferimento delle merci verso il destinatario finale o verso le infrastrutture intermedie di stoccaggio/transito (depositi, piattaforme logistiche, nodi di interscambio modale), è essenziale che la sua ottimizzazione sia perseguita in rapporto alle specifiche esigenze della domanda, sia sul piano territoriale (le origini/destinazioni di breve-media-lunga e lunghissima percorrenza) che del servizio che deve garantire (in funzione dei pesi, volumi, urgenza, deperibilità, ecc.). Questa attività, espressa nelle diverse modalità, può essere realizzata nella massima efficienza solo se è guidata da precise logiche organizzative di coordinamento e controllo attraverso il “supply chain management” vero e proprio.

Le attuali criticità della logistica in Italia

Per inquadrare i fenomeni che generano le criticità e sono causa di una minore competitività delle aziende italiane, sia dal punto di vista della “domanda di logistica” sia da quello dell'offerta, è stato organizzato un apposito Focus Group, di cui qui si riportano sinteticamente i principali risultati⁹. Sostanzialmente sono emerse le seguenti problematiche:

Scarsa diffusione della “cultura logistica” e mancanza di risorse professionalizzate.

La carenza sul mercato di risorse umane adeguatamente formate impedisce a molte aziende il concreto sfruttamento di tutte le potenzialità che una moderna logistica ed un'appropriata movimentazione delle merci offrono.

Inoltre, la scarsa “cultura diffusa” in materia, soprattutto nella PMI, fa sì che la logistica sia intesa come costo o, al massimo, come servizio al cliente piuttosto che come fonte di vantaggio competitivo per l’impresa. In Italia mancano percorsi formativi istituzionali: a differenza di Francia, Germania e Inghilterra, dove la logistica è materia di studio già nelle scuole superiori, nel nostro Paese non esiste la figura del “Perito Industriale in Logistica e Trasporti”.

Eppure oggi il lavoro del logistico è tra le prime fonti di occupazione nazionale per diplomati, dopo l’area commerciale, e a differenza di altre categorie professionali non può essere sostituita né dalle macchine né dai computer, in quanto per definizione, deve saper gestire giorno per giorno situazioni differenti e difficilmente riconducibili a schemi standard. Anche nelle aziende che forniscono servizi di logistica, esiste in media solo un laureato ogni venti diplomati (fonte: TNT Logistics Italia). La figura professionale di “Esperto in Logistica e Trasporti” sarà sempre di più richiesta dal mercato del lavoro nell’immediato futuro, sia per soddisfare le esigenze delle imprese industriali e di servizio, sia per innovare radicalmente l’organizzazione, la produttività e l’efficienza del sistema stesso, nonché per favorire la nascita e lo sviluppo di nuove aziende. Inoltre, si avverte la mancanza di un centro o di un network di eccellenza per la ricerca applicata in materia di logistica e trasporti, analogamente a quanto avviene all’estero (ad esempio: la Cranfield University in Inghilterra) e per i percorsi di formazione post universitaria.

Scarsa diffusione dell’outsourcing logistico.

Sebbene l’Italia sia oggi il quarto più grande mercato logistico europeo, il ricorso alla terziarizzazione delle attività logistiche è relativamente poco diffuso rispetto al resto d’Europa. La gran parte delle imprese italiane manifesta una bassa propensione alla terziarizzazione delle attività logistiche, per motivi che dipendono sia da fattori strutturali (prevalenza di piccole-medie imprese che esprimono una domanda di logistica guidata dal “fattore costo”, molto frammentata e molto personalizzata), sia da fattori culturali. Uno tra tutti l’immaturità del mercato dei servizi, caratterizzato da un’alta frammentazione delle aziende fornitrici di servizi logistici il cui raggio d’azione è spesso limitato ad alcune aree regionali e che peraltro non sono incentivati né all’aggregazione né alla crescita dimensionale.

La domanda di terziarizzazione si concentra prevalentemente su servizi elementari (trazione, affitto spazi di magazzino, distribuzione, etc.), ed è piuttosto bassa per servizi più complessi (allestimento ordini, lavorazioni ausiliarie, etc.). Solo in pochissimi settori si sono diffusi modelli organizzativi che hanno consentito la terziarizzazione di tutta l’attività di movimentazione delle merci, sia in entrata, sia in uscita, che ad oggi sono circoscritti al settore automotive, all’abbigliamento e ai beni di largo consumo. Anche in questi settori, d’altra parte, l’outsourcing si scontra con l’assenza di

operatori che abbiano una copertura nazionale, che abbiano elevata specializzazione (merci pericolose, prodotti deperibili, etc.).

Carente diffusione e standardizzazione dei sistemi informatici e telematici per la logistica.

In molte PMI manifatturiere e commerciali la pianificazione delle attività logistico-produttive, la gestione del magazzino, delle scorte e dei trasporti non viene adeguatamente supportata da sistemi informatici avanzati.

Analogamente le imprese di trasporto e logistica mostrano notevoli resistenze verso gli investimenti in information technology, condizione indispensabile per lo sviluppo dell'outsourcing logistico e di servizi avanzati a valore aggiunto.

La motivazione sta nel fatto che il fattore "costo" è ancora predominante rispetto alla "qualità del servizio". In altre parole, il mercato non ne riconosce la valenza. Inoltre, il basso livello di informatizzazione delle infrastrutture e nei nodi di trasporto, nonché la scarsa diffusione di procedure informatizzate presso le dogane all'interno dei porti e degli aeroporti, è causa di rallentamenti nelle operazioni e, a volte, determina la scelta far sbarcare/imbarcare le merci all'estero (container dirottati nei porti del Northern Range, flussi "aviocamionati" verso l'hub di Francoforte). In alcuni casi, l'assenza di una rete telematica nazionale e di una piattaforma per la tracciabilità delle merci di alcune filiere critiche, è causa di inefficienze al sistema trasportistico nazionale e di mancanza di controllo sulle spedizioni ad alto rischio per la collettività, come nel caso delle merci pericolose. Analogo discorso si può fare per la telematica a supporto delle iniziative di city logistics.

Diffusione della clausola di resa "franco fabbrica".

Larga parte dell'industria nazionale, e soprattutto le PMI manifatturiere, non ha fino ad oggi sentito il bisogno di esprimere un controllo forte dei flussi dei materiali e delle informazioni, né ha ricercato nell'efficienza dei processi logistici particolari fonti di vantaggio competitivo. Le ragioni dell'arretratezza dei servizi logistici e di trasporto in Italia dipendono in buona parte dalla domanda, vale a dire, dall'abitudine delle imprese, specie le PMI, di trascurare l'organizzazione dei trasporti in ingresso e in uscita, vendendo secondo la clausola franco fabbrica e analogamente, acquistando franco destino. Questo comporta che le importazioni e le esportazioni verso il nostro Paese siano gestite *extra moenia* dagli operatori logistici dei nostri principali partner commerciali, Francia e Germania, che non a caso hanno fatto shopping delle nostre imprese di logistica negli ultimi 10 anni. Gli operatori italiani, al contrario, continuano a retrocedere nelle quote degli scambi con l'estero per tre ordini di ragioni: l'onerosità nell'attraversamento dei valichi (costi di transito e tempi di attesa), il maggior costo del trasporto su strada rispetto ai trasportatori dell'Est e che "tende" ad allinearsi a quello degli altri Paesi europei. Il risultato della scarsa competitività delle

imprese legate al sistema logistico nazionale è che l'Italia, con la sua elevata vocazione all'export, compra sempre più servizi di trasporto da imprese estere.

Mancata ottimizzazione tra gli attori della supply chain estesa.

Di pari passo all'integrazione della supply chain, in questi ultimi anni e nel prossimo futuro si continuerà a parlare di “collaborazione” tra imprese e tra sistemi di imprese.

In Italia, anche per ragioni storiche, è sempre prevalso un approccio di “chiusura” dell'azienda verso i suoi business partner (fornitori, clienti, terzisti, etc.), con grandi difficoltà nello scambio di informazioni rilevanti tra gli attori della stessa filiera (imprese manifatturiere e distributive, operatori logistici e trasportatori). Solo in alcuni settori avanzati, quali il farmaceutico e l'automotive, avviene già da tempo la condivisione di informazioni essenziali per il processo logistico quali il programma delle consegne, la pianificazione della produzione, i piani promozionali, etc. In questo modo si sono ottenuti benefici condivisi tra tutti gli attori in termini di riduzione del costo delle scorte di sicurezza, dei costi di trasporto e dei costi di magazzino, secondo la logica delle economie di rete. Nel settore dei beni di largo consumo, al contrario, nonostante l'avvento progetto ECR (Efficient Consumer Response) a partire dagli anni novanta in cui erano coinvolti distributori e produttori alla ricerca di reciproche efficienze lungo la catena logistica, meno del 5% del volume di attività è gestito in ottica collaborativa.

Elevata incidenza dei tempi di inattività del trasporto.

In Italia si è sempre data poca attenzione alle problematiche relative ai tempi di inattività del ciclo di trasporto, in particolar modo per quanto riguarda le attese per il carico e lo scarico dei mezzi. L'assenza di collaborazione e di coordinamento tra interlocutori logistici e interlocutori commerciali delle aziende genera ricadute importanti sui tempi di sosta degli automezzi nonché è causa di continui attriti sui costi di interfaccia (ad esempio per la gestione dell'interscambio dei pallet).

Tali inefficienze generano costi che potremmo meglio definire sprechi, che coinvolgono tutta la filiera logistica, caricatori, trasportatori, destinatari e l'intero Sistema Paese. Il fenomeno è addirittura eclatante nel caso dei centri distributivi della GDO (Grande Distribuzione Organizzata) nel settore dei beni di largo consumo in cui si arriva, in media, a 3 ore di attesa. In tempo è una risorsa troppo preziosa: ottimizzare l'utilizzo del tempo significa rendere più efficiente l'intera *supply chain*, diminuire il costo logistico associato alle merci nonché ridurre i costi esterni generati dall'attività di trasporto.

La focalizzazione sulle emergenti criticità di settore consente di identificare i “percorsi virtuosi” che l'azione pubblica deve intraprendere nell'ottica di rimuovere tali criticità e che attengono sostanzialmente ai seguenti ambiti:

- promuovere l'adozione di **modelli logistici vincenti per le specifiche filiere** (a cominciare da quelle già individuate per i progetti pilota) attraverso la formazione di comitati di filiera o agenzie di promozione settoriali per la diffusione delle *best practices*;
- **incentivazione all'outsourcing logistico**, non solo in fase distributiva ma anche per l'approvvigionamento delle materie prime e/o dei semilavorati, diffondendo la pratica del conto terzi anche per le consegne in ambito urbano;
- sviluppare la **formazione professionale** e la ricerca applicata al settore logistica e trasporti;
- incoraggiare lo sviluppo di **standard per lo scambio di informazioni e delle merci** e abilitare una rete telematica nazionale a supporto della logistica e dei trasporti;
- ridurre le inefficienze dei trasporto nelle **fasi di carico/scarico**, diffondendo la pratica degli "appuntamenti" (o, in estrema ratio, introducendo una logica di tariffazione basata sul "tempo del ciclo di trasporto") e migliorando l'efficienza organizzativa dei nodi logistici di interscambio modale;
- **semplificare le procedure e la burocrazia** che riducono la competitività delle imprese operanti in Italia e rallentano, se non allontanano, gli investimenti esteri.

10. UN NUOVO ASSETTO LOGISTICO DEL SISTEMA PAESE

10.1. Logistica e competitività territoriale

Alla luce dei repentini sbalzi che hanno interessato l'economia mondiale ed italiana in particolare degli ultimi anni, la logistica, intesa come settore economico nel suo complesso, è chiamata ad adeguarsi in maniera flessibile a dinamiche fortemente variabili dell'economia mondiale e, nel caso specifico dell'Italia, a individuare le possibili traiettorie di sviluppo futuro, con la finalità principale di supportare il sistema-paese a mantenere livelli di competitività tali da incentivare la ripresa economica e far ripartire lo sviluppo favorito anche dalle indicazioni della UE del 19/10/2011 che potenzieranno il ruolo del nostro Paese della logistica europea. La progettazione di catene di approvvigionamento è mutata a causa della continua evoluzione delle esigenze delle imprese in relazione ad attributi di scelta dei servizi, contenuti in un mix di attività che coinvolge in maniera sempre più determinante operatori

specializzati in grado di aggiungere valore ai prodotti industriali grazie all'efficienza logistica operata a livello mondiale in relazione altresì all'efficacia dei contesti territoriali locali di azione.

Il positivo risultato di un posizionamento ottimale dal punto di vista logistico contribuisce allo sviluppo di una nuova organizzazione geografica della produzione compatibile con gli obiettivi di mobilità sostenibile e, a livello locale, cooperando ed interagendo con le reti di imprese per ridurre distanze medie ed aumentare il fattore di carico medio. La globalizzazione "matura" accentua la specializzazione regionale e facilita la concentrazione di imprese in luoghi che offrono vantaggi specifici (poli e centri logistici, interporti, distripark, ecc.). La logistica territoriale registra notevoli successi nelle aree vaste e nei distretti del nord ed in parte del centro Italia, attraverso proiezioni sul territorio di flussi "logisticizzati" (ad alta intensità di attività logistiche), sia verso i nodi terminali marittimi e terrestri e della grande distribuzione organizzata a livello nazionale, sia verso i mercati nord-europei, con particolare vivacità delle relazioni con l'est europeo. Viceversa, nel Mezzogiorno si registra un maggiore affanno al decollo delle strutture logistiche tradizionali come gli interporti. Di conseguenza, a tutt'oggi, non si rilevano particolari successi di attività di governance della logistica territoriale soprattutto con riferimento all'integrazione tra le realtà produttive meridionali ed alle esportazioni di produzioni di eccellenza, pur se fortemente presenti in alcune specifiche aree. Aree vaste "pluriprodotto" si vanno affermando anche rispetto alla crisi dei tradizionali distretti industriali monoprodotto o monofiliera, dovuta in larga parte al decentramento industriale parziale o totale verso paesi terzi. Nel Mezzogiorno, ove il modello distrettuale non ha registrato grandi successi, sembra poter avere migliori prospettive il frazionamento del processo industriale "spezzettato ma connesso" all'interno di network logistici in diversi paesi esteri ed unificato

nell'output con marchio made o created in Italy riscontrano processi di pianificazione e governance dei sistemi territoriali meridionali, che promuovano la specializzazione produttiva e la creazione di reti di imprese sovrapposte strategicamente a filiere logistiche territoriali, possono rappresentare una delle principali vie anticicliche da seguire accompagnate da adeguati investimenti privati finalizzati alla maggiore integrazione, continuità e prossimità funzionale ed organizzativa, oltre che da investimenti pubblici finalizzati alla maggiore continuità tra elementi materiali ed immateriali dei sistemi logistici territoriali (nodi,connessioni, infrastrutture di secondo livello, reti info-telematiche, ecc.).

10.2. La capacità di attrazione dei territori per attività logistiche

Le piccole imprese di produzione presentano problemi maggiori rispetto a soggetti più grandi che meglio hanno assimilato cultura, tecniche e tendenze logistiche sotto la spinta della concorrenza internazionale e della crescita dei mercati. E' noto, infatti, che l'incidenza media delle attività logistiche sul totale dei costi aziendali tende ad aumentare al diminuire delle dimensioni aziendali. Ne consegue che la crescita della cultura logistica nelle PMI gioca oggi un ruolo determinante per lo sviluppo economico dell'intero Paese. In tale settore appare necessaria una revisione dei processi produttivi alla luce di soluzioni di logistica integrata, ricordando però che la logistica non significa solo trasporto, anche se oggi la maggior parte delle aziende punta al contenimento del costo di trasporto. Quest'ultimo, infatti, è solo una delle componenti del costo del "prodotto logisticizzato", ed è quello che può essere ridotto di meno poiché le tariffe dei vettori, in concorrenza tra loro, sono praticamente le più basse possibili. In sostanza ciò significa che l'impresa, non potendo ottenere una riduzione dei costi logistici con il solo taglio dei costi di movimentazione, dovrà dismettere gradualmente la gestione dei magazzini e terziarizzare i finali di produzione, dall'approvvigionamento delle materie prime, all'assemblaggio, al confezionamento, fino all'assistenza ai clienti e alla reverse logistics. La volontà delle aziende manifatturiere di esternalizzare, parzialmente e/o totalmente, le attività logistiche deve trovare quindi un'adeguata risposta, innanzitutto, nelle imprese di trasporto che ricercano nuove fonti di profittabilità diversificando la loro attività in prestazioni logistiche ad elevato valore aggiunto che integrano ed ottimizzano i circuiti di produzione e consumo. D'altro canto, l'affermazione imposta dai flussi delle navigazioni marittime ed aeree secondo la logica di rete Hub & Spokes ha evidenziato, per il recente passato, un certo disinteresse da parte degli organi pubblici e dei connessi strumenti di pianificazione. Lo sviluppo del settore immobiliare logistico evidenzia in Italia le fondamentali direttrici lungo le quali realizzare economie di rete, economie di scala ed economie di scopo, grazie all'utilizzo di funzioni logistiche disponibili in modo diffuso sul territorio, in stretta

sinergia con le esigenze delle imprese. Lo sviluppo del settore immobiliare logistico ha seguito logiche di mercato e di profitto, che hanno evidenziato l'importanza di filiere territoriali logistiche principalmente presenti al Nord Italia fondate sull'interscambio produttivo e commerciale con il Centro Nord Europa (secondo una logica localizzativa principalmente orientata verso funzioni di "inland freight centre" e di "inland port").

Al Sud si trovano interessanti aree in espansione, definite "emergenti" dal punto di vista logistico, nei confronti delle quali, però, i sistemi di trasporto multimodali presentano evidenti inefficienze, principalmente sotto il profilo del trasporto intermodale strada-ferrovia. Con l'aggiunta di una scarsa disponibilità di facilitazioni per l'accesso ai porti e, quindi, al combinato marittimo ed all'intermodalità mare-ferro (congestione urbana, carenza di connessioni di "ultimo miglio" per l'accesso ai porti, carenza di adeguati scali ferroviari all'interno dei porti – quasi tutti dismessi, insufficiente disponibilità di piazzali per semirimorchi, ecc.). Tali elementi limitano fortemente lo sviluppo proprio nel senso della "progettazione" di filiere territoriali logistiche integrate lungo le principali direttrici di traffico internazionale che al Sud, vista la naturale vocazione mediterranea, sono principalmente basate sul modo marittimo. In sostanza, il modello "inland railterminal", posto anche a notevole distanza dai porti di riferimento, perseguito dai principali interporti del Nord non ha funzionato allo stesso modo al Sud.

10.3. L'orientamento produttivo e distributivo per la trasformazione delle aree vaste in filiere territoriali logistiche

La costituzione di una piattaforma territoriale logistica, organizzata sistemicamente come una filiera produttiva, passa attraverso dotazioni infrastrutturali di collegamento tra porti o sistemi portuali e l'inland con assi stradali e ferroviari anche specificamente dedicati, integrando gli anelli della catena dei trasporti e della logistica, con ricadute sull'efficienza del trasporto e sulla competitività delle imprese e degli insediamenti produttivi locali, ma anche creando opportunità di attrazione di nuovi investimenti come ad esempio i distribution center di imprese operanti nel mercato globale. La costruzione di un siffatto sistema non è possibile se non è accompagnata da una significativa integrazione dei diversi flussi che conformano e regolano la produzione e la commercializzazione di beni e servizi, i movimenti di merci, il territorio su cui questi movimenti insistono. Punto centrale di un modello di sviluppo basato sulle Filiere Territoriali Logistiche (FTL) è il convogliamento di flussi di produzioni locali di eccellenza e l'attrazione di flussi in entrata (in-bound) via mare di semilavorati e beni intermedi prodotti in diverse aree del mondo, per trasformarli in beni di maggior valore, attraverso processi innovativi ad elevata tecnologia, per riesportarli (export processing) principalmente con il trasporto marittimo a livello globale. Attenzione strategica va posta al legame

fra infrastrutture e servizi a supporto dei policentrici e geograficamente dispersi centri di localizzazione mondiale dei fattori produttivi, per creare aree produttive “interstiziali” tra bacini di produzione e di consumo di notevole consistenza e dimensione che possano assicurare flussi tali da generare economie di scala efficienti. E' necessario che i nodi infrastrutturali evolvano verso la dimensione di aree logistiche di transito produttivo delle merci, localizzate ed organizzate sul territorio per funzioni gerarchiche e che realizzino non solo il trasbordo dei carichi unitizzati da un modo di trasporto all'altro, ma vere e proprie piattaforme logistiche utili soprattutto per sviluppare e supportare catene di attività nelle quali è possibile generare e lasciare al territorio reale valore che può tradursi in occupazione, reddito e ricchezza per la collettività. Tale equazione può sintetizzarsi nel concetto economico di rete-valore (value network) che generalmente dispone di un punto di ingresso ed egresso marittimo per il traffico internazionale (gateway). Pertanto, oltre agli interventi sulle dotazioni di base come quelli di ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture, l'accento andrebbe posto sui servizi innovativi che da esse possono trarre vantaggi economici e competitivi rivolti a settori produttivi e/o a parti e frazioni di essi nel contesto produttivo delocalizzato globale, che sicuramente presentano maggiori margini di redditività nei prossimi decenni. Soluzioni sperimentate a livello internazionale hanno dimostrato la validità di sistemi funzionali alla ripartizione dei servizi intermodali e dei flussi tra localizzazioni import dominated e localizzazioni export-dominated, creando un sistema circolare con risultati positivi in termini di riduzione delle distanze medie, di viaggi a vuoto e di produzione di esternalità negative. Il Mezzogiorno italiano, che vede nell'economia del mare una delle principali risorse in grado di generare ricchezza ed occupazione, data anche la forte concentrazione di operatori del settore, in primis le compagnie di armamento, è in tal senso il territorio nel quale si possono creare le condizioni di reale sviluppo competitivo a livello globale per i prossimi decenni. Di grande interesse è infatti l'analisi delle attività logistiche che sono realmente connesse ai porti e che possono beneficiare di economie di localizzazione derivanti dalla maggiore o minore vicinanza alle infrastrutture portuali. Le localizzazioni portuali o retroportuali sono prescelte, ad esempio, da imprese che rilocalizzano i loro distribution center basati su catene di trasporto mare-mare e mareferro; nel nuovo ambiente di mercato logistico le principali attività che possono trovare idonea localizzazione nei porti o nei loro retroporti possono identificarsi in:

- attività logistiche per la manipolazione, movimentazione e inoltro marittimo di produzioni locali e di filiere di eccellenza presenti sul territorio;
- distribution center di grandi imprese multinazionali che necessitano di basi logistiche regionali per la semi-lavorazione di beni intermedi importati e la successiva distribuzione a scale di distanza medio-lunghe;

- attività logistiche che trattano grandi volumi di carichi e che necessitano di inoltro terrestre utilizzando vie navigabili e ferrovia;
- attività logistiche che necessitano magazzinaggio flessibile per creare stoccaggi transitori di prodotti e/o beni intermedi (prodotti stagionali e a domanda fluttuante nel tempo);
- attività logistiche che si servono dello short sea shipping.

Le attività dei centri di distribuzione regionali trovano nella localizzazione portuale o retroportuale fortissima attrazione specialmente nelle strutture produttive-distributive con importazioni multiprodotto e multiregionali e con necessità di centri di consolidamento per la successiva esportazione. Molti porti hanno risposto a tali esigenze delle imprese con la realizzazione di logistics park o distripark all'interno o in prossimità dell'area portuale, spesso associati allo stato giuridico di zona franca (free trade zone). La concentrazione di imprese logistiche in parchi logistici dedicati offre molti vantaggi con riferimento alla congestione, ai costi di trasporto ed alla specializzazione della manodopera. Con riferimento specifico ai porti, anche localizzazioni logistiche più interne rispetto alla cinta portuale, ma con chiaro orientamento alle attività port-related, possono rappresentare un validissimo sistema a rete per il trattamento e la lavorazione a valore di merci. La tradizionale funzione del porto come nodo di trasporto viene così in molti casi di successo a trasformarsi in luogo di creazione di valore (hub-value) all'interno di catene logistiche integrate. Per l'avvio di nuove attività di partenariato e coordinamento tra nodi, assi ed attori di un sistema logistico territoriale, nelle sue componenti fondamentali di domanda e offerta, è necessaria l'elaborazione di una prima serie di circoscritte ipotesi di lavoro, calibrate attentamente sul contesto di riferimento e da sottoporre a specifici soggetti individuati come attori principali di base e potenziali partner al fine di verificarne l'interesse di realizzare progetti di filiera produttivo-distributiva e logistico-territoriale. Obiettivo generale è quello di definire un'offerta territoriale che sia attrattiva nei confronti dei potenziali fruitori dell'area e complementare rispetto all'offerta rilevata nelle aree potenzialmente in competizione. Il potenziamento dell'offerta territoriale individuata si può basare su tre assi strategici di azione:

- ✓ specializzazione di filiera e funzionale dei poli logistici per lo sviluppo economico "endogeno" del territorio (livello locale);
- ✓ miglioramento dei livelli di accessibilità e della dotazione infrastrutturale endogena ed esogena al sistema economico locale per lo sviluppo del trasporto multimodale e del commercio nazionale ed internazionale in importazione ed esportazione (livello locale e globale);
- ✓ complementarità di rete con altri poli logistici della filiera territoriale logistica (FTL) per l'inserimento del territorio nelle reti logistiche di interscambio mondiale (livello globale).

Nel Mezzogiorno appare evidente la necessità di potenziare la specializzazione di filiera e funzionale di alcuni poli costieri, al fine di garantire una efficiente convivenza tra le diverse infrastrutture logistiche presenti sul territorio e realizzare gli obiettivi di sviluppo reticolare e diffuso delle aree interne (a differenza del modello puntuale e centripeto basato su grandi nodi logistici interni, come nel caso dei grandi interporti del Nord-Italia orientati prevalentemente al trasporto intermodale gomma-ferro per l'inoltro nel Nord-Europa). L'obiettivo è quello di creare le condizioni per lo sviluppo della logistica a livello di area vasta focalizzata su specifiche filiere di eccellenza e funzioni operative articolate in iniziative imprenditoriali autonome ma la tempo stesso fortemente integrate che vedano nello "sbocco a mare" il naturale inizio e fine del processo logistico terrestre.

* * *

Gli approfondimenti realizzati, in ottica territoriale, sul profilo tendenziale di sviluppo operato attraverso studi di settore fanno emergere circa:

l'evoluzione dei modelli insediativi e delle condizioni di accessibilità locali;

i cambiamenti che si stanno determinando negli assetti distributivi (logistica privata) in risposta alla crescente importanza dei circuiti di filiera (dai distretti produttivi a quelli logistici);

le permanenti criticità infrastrutturali ed organizzativo/normative dei singoli comparti modali e, per estensione moltiplicativa, dei sistemi integrati terrestre-marittimo-aereo nella loro dimensione sia nazionale, che internazionale;

che consente di tracciare un quadro di insieme puntuale la rotta di un Piano della Logistica coerente con l'esigenza di un riposizionamento competitivo del Sistema-Italia.

Il disegno generale che il Piano suggerisce è quello di funzionalizzare le risorse di capitale fisso sociale che, nel rispetto delle condizioni di autonomia degli attori pubblici in gioco, devono poter connotare il rinnovato slancio all'ammodernamento, potenziamento, integrazione delle reti e dei nodi di trasporto e logistica del Paese.

Tale funzionalizzazione si esprime nella identificazione di un nuovo assetto logistico basato su omogeneità connettive che riconducono alla necessità di organizzare l'offerta in sette piattaforme integrate come previsto dal Disegno di legge all'esame del Parlamento.

Le suindicate Piattaforme Logistiche, possono, con una adeguata caratterizzazione funzionale da effettuare per ogni singola area, diventare le **Piastre Logistiche del Paese**, inquadrate a loro volta in un progetto comunitario che il Piano della Logistica sottolinea innanzitutto un grado di "apertura" delle economie globali evidenziando le condizioni dell'attraversamento della barriera alpina) allo stesso tempo essere di supporto e volano per recuperare all'Italia il ruolo di ambito

cerniera sia nelle relazioni di scambio tra Mediterraneo ed area centrale europea, che di quelle con l'Est europeo ed il Far-Est asiatico.

10.4. Rete portante del sistema di trasporto combinato a supporto delle macro - aree logistiche

Le analisi territoriali e dei settori economico-produttivi, unitamente ai risultati delle valutazioni sulle modalità di trasporto che ne hanno specificato le criticità e le necessità, hanno portato a definire, la mappa della rete portante del sistema integrato dei terminali.

I terminali individuati vanno integrati con quelli che le Regioni ritengono siano necessari per una rete diffusa del sistema al servizio soprattutto delle economie locali.

Il sistema dei terminali terrestri, marittimi ed aerei, per l'integrazione e l'efficientamento della rete del trasporto combinato e dell'offerta logistica nazionale è stato impostato nella logica che siano in primo luogo rispettate alcune precondizioni:

- operare nella logica delle macro-aree definite (Piattaforme Logistiche);
- che è la concentrazione dei traffici ed il loro grado di bilanciamento a determinare l'innalzamento delle prestazioni e la riduzione dei costi unitari del trasporto intermodale e tale politica non può essere realizzata che attraverso la co-modalità;
- che a tale concentrazione viene posto un limite dalla capacità del territorio circostante di limitare gli effetti congestivi che determinano la riduzione dell'accessibilità ed il raggio di influenza dei terminali;
- che è l'attuazione del nuovo modello organizzativo della gestione dei terminali intermodali, in coerenza con il Dec. Lgs. 188/2003 e regolamento applicativo, a porre le basi per massimizzare la capacità delle infrastrutture e contribuire al miglioramento dell'efficienza attraverso la gestione integrata dei servizi di supporto.

L'obiettivo pertanto, più volte dichiarato, di mettere a sistema e di pervenire ad una rete integrata dell'offerta del trasporto intermodale si concretizza in due condizioni:

- quella di assumere un modello organizzativo generale, in cui ad una rete portante tendenzialmente completa delle sue funzioni sia integrata una rete di impianti minori o di più elevata specializzazione da affidare anche ad operatori ferroviari e gestori di terminali che possono costituire una rete low-cost di servizi di trasporto ferroviari co-modalità;
- quella di garantire nelle diverse situazioni locali una effettiva unitarietà organizzata degli impianti tra loro complementari (i porti adiacenti siano sistema, i terminali ferroviari, le aree retroportuali ed i poli logistici minori manipolino anche traffico da attestare su altri impianti etc.).

Tale impostazione, che non esclude comunque la necessità di contrastare la proliferazione degli impianti “inutili” e di recuperare invece i fabbisogni arretrati di alcune principali aree del paese, appare al contempo coerente con le nuove esigenze e le nuove caratteristiche dei traffici da soddisfare.

Al modello che ha visto finora il combinato terrestre concentrato sulle relazioni attraverso i valichi tra il Nord Europa e le grandi aree di consumo nazionali ed il combinato marittimo con un traffico sui porti mai bilanciato si tratta di garantire un’evoluzione che sia in grado di acquisire più traffico, di composizione più diversificata e su più relazioni e nello stesso tempo sia in grado di garantire i livelli di servizio, in termini di prestazioni e di costo, tipicamente conseguibili solo con elevate concentrazioni di traffico.

Il sistema portante per il trasporto combinato è rappresentato dai grandi “hub” terrestri e marittimi su cui possano trovare un’offerta di servizi di elevata regolarità e frequenza anche tipologie di traffico diverse.

Tale sistema è costituito da:

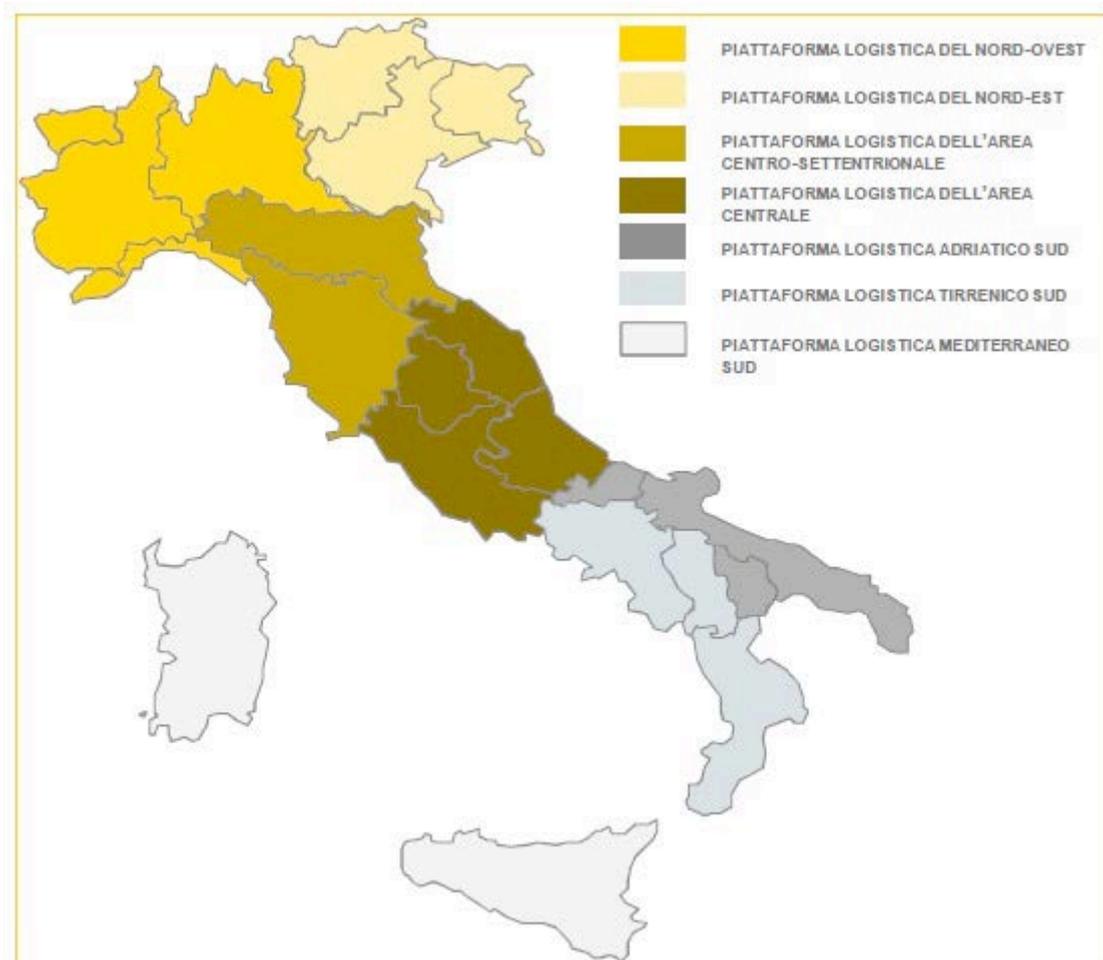
- **grandi hub** di attrazione per il combinato terrestre: **Novara, Milano, Verona Quadrante Europa, Padova, Bologna, Roma Nord, Napoli-Marcianise, Bari, Catania**. Tali poli intercettano i flussi di traffico sulle principali direttrici di trasporto e fungono da *gates* di accesso ad un sistema più complesso, costituito dal resto della rete dei terminali ferroviari intermodali, che completa, assieme alla rete degli interporti, della retroportualità e delle piattaforme di filiera, la struttura di distribuzione delle funzioni trasportistiche e logistiche.
- **poli** di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo: **La Spezia/Savona-Genova, Venezia/Chioggia, Trieste/Monfalcone, Ravenna, Livorno/Civitavecchia-Olbia, Ancona, Napoli-Salerno, Bari-Brindisi, Palermo-Trapani, Catania/Augusta-Messina**, rafforzati dalle strutture retroportuali ed interportuali, che fungono da polmone operativo, laddove la dimensione degli spazi portuali non sia tale da consentire il massimo livello di integrazione con il territorio di influenza;
- **hub portuali**: quelli transalpini ovvero il sistema portuale ligure e quello alto adriatico unitamente a **Gioia Tauro, Taranto, Cagliari per il Mediterraneo**;
- **hub aeroportuali cargo**: **Milano, Malpensa, Brescia, Roma Fiumicino**.

Il rafforzamento delle funzioni trasportistiche e logistiche dovrà essere accompagnato da un nuovo modello organizzativo, che consenta di creare le condizioni di massima accessibilità al sistema a rete e di massimizzare la capacità dell’infrastruttura e l’efficienza della gestione, attraverso l’offerta di servizi integrati (movimentazione e gruaggio, manovra, logistica immobiliare, servizi informativi nonché altri servizi di supporto alla catena logistica).

Al fine di fornire un quadro di riferimento in linea con l'impostazione della Consulta, il Piano adotta una suddivisione del Territorio in Piattaforme Logistiche. Nello specifico, si analizzano le sette piattaforme logistiche, come di seguito elencate ed illustrate (Figura 1):

- **La piattaforma logistica del Nord-Ovest:** Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria;
- **La piattaforma logistica del Nord-Est:** Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Trentino Alto Adige;
- **La piattaforma logistica dell'Area Centro-Settentrionale:** Emilia-Romagna, Toscana;
- **La piattaforma logistica dell'Area Centrale:** Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo;
- **La piattaforma logistica Adriatico Sud:** Molise e Puglia;
- **La piattaforma logistica Tirrenico Sud:** Campania, Calabria e Basilicata;
- **La piattaforma logistica Mediterraneo sud:** Sicilia e Sardegna;

Figura 1 – Piattaforme logistiche



Per la prima volta dall'Unità d'Italia il Nord Ovest vecchio triangolo industriale valutato sulle dinamiche del PIL evidenzia che cresce molto meno della media nazionale.

10.5. Analisi demo socio – economica e scenario infrastrutturale del Nord – Ovest

Nell'ultimo decennio, il Nord-Ovest presenta una variazione media della popolazione pari al 7,3%, superiore alla media nazionale, pari al 6%. Notevolmente al di sotto della stessa media risulta la Liguria che registra un tasso di crescita della popolazione al quanto contenuto, pari all'2,7%, il più basso dell'area considerata. A differenza di quanto è accaduto nel decennio precedente(1991 – 2001) dove la tendenza complessiva dell'area è stato uno spostamento dai Capoluoghi di provincia verso le zone limitrofe; tendenza diffusa in tutte le Regioni del Nord – Ovest, con percentuali che variavano dal -6% al -10%, per quanto riguarda il decennio 2001 – 2011 si nota un ritorno della popolazione verso i capoluoghi di provincia con percentuali che variano dallo 0,92% della Liguria al 9,84% della Lombardia. Le dinamiche della popolazione mostrano come vi sia uno spostamento verso i capoluoghi di Provincia; si nota l'incremento consistente dei residenti nei capoluoghi di provincia della regione Lombardia ed in misura minore ma pur sempre con segno positivo l'incremento di popolazione nei capoluoghi di provincia per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria.

Gli addetti complessivi nel Nord Ovest sono circa 5.900.000, il 37% circa della popolazione residente. Di questi circa 1.700.000 sono addetti al commercio –trasporti e alberghi, una quota pari al 30% del totale. Il 67% degli addetti complessivi al commercio opera in Lombardia, una quota significativamente maggiore della percentuale di popolazione residente, pari al 61%. Gli addetti al commercio per Regione (rispetto agli addetti totali) sono in linea di massima in linea con la media nazionale (33% degli addetti totali). Le percentuali più alte riguardano il Veneto e la Liguria (38% degli addetti totali) il dato relativo al Piemonte risulta il più basso(26% degli addetti totali) per la Lombardia sono il 30%.

I principali interventi infrastrutturali e organizzativi considerati fondamentali dalla pianificazione regionale per il rilancio strategico dello sviluppo del Nord-Ovest nel contesto nazionale e verso il Nord Europa e il Mediterraneo, si pianificano in modo coerente con la programmazione nazionale e comunitaria.

Si tratta, in particolare, del sistema di interventi connessi ai Corridoi europei in grado di ridurre le inefficienze attraverso lo sviluppo della concorrenza fra operatori (nel settore ferroviario, aeroportuale e portuale), l'eliminazione dell'elevato grado di congestione lungo le direttrici transpadane, nell'arco nord tirrenico, e del miglioramento della capacità portuale e retroportuale a servizio del Nord Italia e del Sud Europa per lo sviluppo delle attività logistiche a maggior valor aggiunto.

Le opere programmate e gli interventi di riordino organizzativo hanno il preciso scopo di:

- dotare il Nord-Ovest di adeguate “porte di accesso” (porti e valichi alpini) interconnesse con il resto del Paese e i corridoi transeuropei;
- disporre di un sistema infrastrutturale che preservi e valorizzi la competitività del tessuto economico del Nord-Ovest, ad alta vocazione industriale, manifatturiera e dove si concentrano le quote principali dell’import-export italiano in una logica di contesto europeo e mediterraneo;
- sviluppare, in particolare, l’accessibilità alle principali aree metropolitane milanese, torinese e genovese e quella interna ai grandi aggregati urbani, oggetto di fenomeni di congestione e inquinamento non più accettabili in una logica di sostenibilità economica, sociale e ambientale.

Le infrastrutture di trasporto, possono essere classificate secondo tre funzioni strategiche:

- **“porte di accesso ai flussi internazionali”**:, tratte ferroviarie appartenenti alla TEN-T; interventi in ambito portuale; sviluppo aeroportuale;
- **“infrastrutture a supporto dell’industria manifatturiera, della distribuzione commerciale e della retroportualità”**: ammodernamenti di interporti; nuove tratte autostradali; intervento per il sistema idrovia rio;
- **“infrastrutture per lo sviluppo della competitività logistica delle aree metropolitane”**: sviluppi di nuovi sistemi tangenziali; interventi nei nodi ferroviari; autoporto a supporto delle attività portuali.

Le politiche di razionalizzazione delle aree logistiche: il ruolo della pianificazione territoriale

Appare evidente come lo sviluppo di servizi logistici sul territorio, siano essi rivolti alla creazione diretta di valore aggiunto, o a dare servizio al tessuto industriale e commerciale, richiede strategicamente l’utilizzo di spazi. Attualmente, una quota sostanziale della logistica è realizzata:

- in alcune grandi aree di polarizzazione, costituite dai principali hub, interporti, porti;
- su superfici private e magazzini indipendenti, anche di piccola-media dimensione, generalmente in prossimità delle aree industriali e produttive (es. distretti), secondo un modello insediativo “disperso”, ma che segue rigide logiche economiche.

La pianificazione del territorio non ha operato di fatto nel campo delle attività di logistica, se non nei casi specifici dei grandi hub, ragion per cui non si è venuta a creare la disponibilità di aree (e di valori immobiliari) compatibili con le esigenze degli operatori logistici legati al sistema industriale del territorio e disposti ad investire sul territorio con obiettivi di crescita. Tali operatori in crescita mostrano spesso il profilo di “integratori innovativi” (nazionali ed internazionali) in grado di offrire in conto terzi servizi avanzati alle filiere caratterizzanti il territorio. Come conseguenza, è necessario porre attenzione alla questione della localizzazione delle attività di logistica, in primo luogo di quelle private a carattere avanzato, in modo da supportarne

l'espansione dal lato delle aree di insediamento, con una strategia capace di integrare nel sistema della pianificazione territoriale in maniera più coerente rispetto al passato. A fronte di chiare esigenze espresse dagli operatori in merito ad adeguati "spazi" per la logistica evoluta, appare evidente come la questione non possa non internalizzare le esigenze connesse all'ambiente e ad un uso razionale del territorio. La "questione logistica" deve quindi trovare maggior spazio nell'ambito della pianificazione territoriale in un quadro di sostenibilità ambientale e deve essere parte di un più ampio ragionamento rivolto ad un progressivo re-insediamento razionalizzato del sistema produttivo.

Analisi dei modelli di governance della Logistica

Le società regionali che nel Nord-Ovest italiano operano nel settore della logistica sono state analizzate sotto il profilo della governance, le forme di finanziamento attivate e i modelli di organizzazione delle partecipazioni finanziarie nelle società del settore dove la Regione ha un ruolo di azionista.

A tal fine, si riportano di seguito le schede sintetiche suddivise per le seguenti tipologie di società regionali:

- agenzie per la promozione logistica sul territorio (presentate attraverso schede che forniscono un dettaglio degli obiettivi delle diverse società, del capitale sociale e degli enti partecipanti);
- holding finanziarie regionali/territoriali che ne rendono possibile lo sviluppo e il coordinamento.

I punti nodali del sistema logistico del Nord - Ovest

Lo scenario infrastrutturale delineato caratterizza in termini operativi la piattaforma logistica e il sistema del trasporto merci nell'area del Nord Ovest incentrato sullo sviluppo sul sistema portuale:

- Genova-Voltri
- Savona-Vado Ligure
- La Spezia

Con la retroportualità di Alessandria, Vallescrivina - Rivalta Scrivia, l'hub intermodale di Novara, opportunamente potenziato si configura come nodo portante del sistema ferroviario del Nord-Ovest, mentre Orbassano è il "naturale" supporto alla razionalizzazione del processo di trasporti e logistica dell'area metropolitana torinese che unitamente all'area del cuneese ed al sistema logistico diffuso dell'area milanese, configura un sistema che con gli interventi in atto vede notevolmente migliorati i livelli di accessibilità.

Nell'area milanese il nodo ferroviario di Brescia si integra perfettamente con quello aeroportuale che rappresenta il vero link tra Nord-Ovest e Nord-Est.

Tutte le iniziative portate avanti fin qui potranno/dovranno fare un grosso salto di qualità con un coordinamento/cabina di regia tra regioni, porti, interporti ed operatori.

La piastra logistica di Piacenza, e il parco intermodale di Mortara sulla gronda Sud, quest'ultimo notevolmente potenziato e integrato in una rete di collegamenti europei. Completa il quadro dell'area ferroviaria internazionale Lecco-Maggianico sulla gronda Nord e l'area logistica di Como sulla direttrice Milano-Como-Chiasso per rafforzare i collegamenti sul Gottardo.

Conclusioni

Dall'analisi socio-economica e territoriale si evince come gli andamenti demografici ed economici, sebbene differenziati da Regione a Regione, mostrino delle dinamiche comuni, occorre evidenziare però ancora una volta che le dinamiche demografiche sono indice di come si va evolvendo l'assetto territoriale, mentre le dinamiche del PIL danno il segno reale dello sviluppo economico delle diverse aree; quest'ultimo indice certamente non è favorevole al nostro Paese.

Con riferimento agli andamenti demografici, le previsioni per il periodo 2020 – 2030 delineano un tendenziale peggioramento di alcuni indici demografici. Peggioreranno l'indice di vecchiaia e quello di ricambio sociale, mentre, quello di carico sociale, dopo una riduzione prevista per il 2020, seguirà le dinamiche degli altri indici considerati, aumenterà notevolmente nel 2030. Con riferimento al quadro macroeconomico, dalle analisi svolte emerge come il sistema produttivo tende a favore del terziario. Si registra, infatti, uno spostamento delle imprese verso il settore dei servizi, dimostrato dall'aumento del numero delle imprese attive in questo settore a fronte di una riduzione nei settori dell'agricoltura e del manifatturiero, nonostante la nota vocazione manifatturiera di quest'area del Paese. L'analisi infrastrutturale evidenzia come la pianificazione regionale consideri strategici per lo sviluppo dell'area alcuni interventi miranti al miglioramento **dell'accessibilità e della connessione dei territori**. Infatti, sono considerati strategici alcuni interventi, quali quelli legati ai porti e ai valichi alpini, agli interporti e alla retroportualità nonché alcuni interventi specifici alle aree metropolitane al fine di accrescerne la competitività logistica. In generale gli sviluppi dei traffici marittimo portuali di container e di Autostrade del Mare nei porti del Nord Tirreno, air cargo su MXP e Brescia e ferroviari verso la Svizzera trovano una risposta infrastrutturale incompleta e con tempistiche inadeguate lungo gli assi fra le porte di accesso e i mercati di riferimento principali. Resta prioritaria la necessità di privilegiare **la connessione delle reti e le accessibilità dei territori**, eliminando i "colli di bottiglia" e dando possibilità al paese di intercettare i grandi flussi, ritrovano nelle analisi svolte completa rispondenza.

10.6. Analisi demo socio – economica e scenario infrastrutturale del Nord – Est

La Piattaforma Logistica del Nord-Est è composta dalle regioni Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia e Veneto. La Piattaforma Logistica del Nord-Est presenta una popolazione in espansione (unica eccezione Trieste), con incrementi a doppia cifra per le aree di Pordenone e Treviso, ma sono previsti trend importanti anche per le aree di Verona, Vicenza, Trento e Bolzano. L'area però soffre molto più della media nazionale per gli indici di vecchiaia, ricambio sociale e carico sociale. La crescita dell'intera piattaforma è stimabile al 5,4% al 2020. A livello macroeconomico si nota come le maggiori concentrazioni occupazionali siano collocate lungo i grandi assi viari del Brennero e del futuro Corridoio Mediterraneo. In generale sono più critiche le situazioni di quelle realtà meno connesse alle infrastrutture (da cui la criticità dell'accessibilità nei programmi di sviluppo di queste aree). L'export ha una certa rilevanza, ma va probabilmente anche letto nella prospettiva della vicinanza dei confini più che in politiche di effettiva estroversione.

Il sistema integrato di Friuli Venezia Giulia, Veneto e Trentino Alto Adige resta di fondamentale importanza innanzitutto per la sua posizione geografica che lo fa funzionare da cerniera tra il Paese e l'Austria e la Germania, a Nord, i mercati in espansione della Slovenia, ad est, e i traffici merci via mare che vengono recepiti e smistati nei nodi portuali principali di Venezia e Trieste; in secondo luogo tale macro area riveste un ruolo rilevante in virtù della produttività del tessuto locale che, costituita in prevalenza da modelli di piccole e medie imprese, necessita di un'adeguata rete infrastrutturale per raggiungere un adeguato livello di efficienza, per la logistica produttiva.

Il territorio qui analizzato ricopre un ruolo di fondamentale importanza per il sistema-paese, in quanto interessata dal passaggio delle direttrici TEN-T, ovvero il Corridoio V che attraversa da ovest ad est la piastra del Nord-Est, il Corridoio I Berlino - Palermo che da Nord a Sud attraversa il Trentino Alto Adige e il Veneto con l'asse plurimodale del Brennero, il Corridoio Adriatico-Baltico che collega i nodi portuali dell'Alto Adriatico (Venezia, Trieste-Ravenna) con l'Est Europa. Tali direttrici costituiscono non solo importanti porte d'accesso per le limitrofe regioni di Austria e Slovenia, nonché degli altri fondamentali mercati europei, permettono, inoltre, un miglioramento degli spostamenti merci e passeggeri proprio all'interno della piastra stessa. Necessità comune alle Regioni è definire o consolidare i tracciati per il completamento o il potenziamento di tali macro-direttrici europee, nonché di definire gli allacci tra i sistemi delle grandi infrastrutture alla rete secondaria di valenza regionale o locale, in modo tale da garantire appunto un collegamento tra le direttrici di attraversamento veloce del territorio e il territorio stesso: sono proprio i grandi assi trasversali a fare da nesso privilegiato tra le Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia richiedono la definizione e il completamento del Corridoio Mediterraneo, sia per quanto riguarda il

potenziamento della direttrice autostradale A4, per cui si prevede l'inserimento della terza corsia nel tratto Quarto d'Altino-Villesse, sia per quanto riguarda i tracciati ferroviari.

Oltre alla presenza di nodi logistici di grandi dimensioni, attorno alle polarità di maggior peso, come Verona, Padova, Venezia, Trieste e Monfalcone, si individuano alcune aree leggermente distanti da tali macropolarità nelle quali, tuttavia, le dinamiche economiche rimangono molto forti, nonostante l'attuale congiuntura economica. Per questi territori si rende necessario sia adottare un nuovo approccio logistico che li supporti adeguatamente sia riconoscere il ruolo che in tali territori può assumere una nuova infrastrutturazione. Occorre per questo migliorare l'accessibilità della costa adriatica, con connessioni dirette tra i porti della linea costiera del Veneto e le principali direttrici regionali e interregionali. Si distinguono due funzioni principali dei nodi costieri: innanzitutto, essi servono il territorio produttivo dell'interno, ma soprattutto svolgono la funzione di gate dei traffici oceanici, verso l'Europa centrale. La prova dell'attenzione dei mercati nei confronti di questo arco costiero è data dalla sensibilità che gli investitori hanno dimostrato negli ultimi anni l'opzione idroviaria, quale collegamento tra le aree costiere e i nodi portuali con le aree produttive dell'interno; da segnalare, tuttavia, come tale processo di sviluppo sia stato finora complesso. La Piattaforma del Nord-Est è, quindi, concepibile come un insieme di nodi strutturati – vere e proprie porte marittime- e direttrici per il traffico internazionale, dove si rileva la necessità di connettere alcune aree produttive, anche marginali, di rilevanza strategica per il Paese.

Si sottolinea come l'interesse strategico per il Paese sia ravvisabile qualora un intervento, proposto a livello di territori regionali, sia di rilievo ai fini di:

- elevare in modo significativo la capacità del Paese di scambiare efficientemente merci con i sistemi esterni, vale a dire attraverso gli assi internazionali, i nodi ad essi intersecati, e le “porte” infrastrutturali del paese, ad iniziare dai porti e dalle loro infrastrutture contermini (es. connessioni locali e piattaforme logistiche in appoggio);
- ridurre gli eventuali problemi di accessibilità locale delle aree produttive prospettivamente più dinamiche del paese, siano queste aree di distretto produttivo o sistemi produttivi urbani e metropolitani, nonché delle grandi aree di consumo e distribuzione, localizzate queste ultime prevalentemente presso le agglomerazioni urbane. Gli interventi selezionati per la piattaforma del Nord-Est sono illustrati sinteticamente in termini di contributo ai fattori:
- internazionalizzazione della rete;
- potenziamento e valorizzazione del tessuto produttivo;
- potenziamento e miglioramento dell'accessibilità dei nodi metropolitani.

La selezione degli interventi riconosce un limitato numero di sistemi infrastrutturali cuore (es. grandi direttrici e grandi nodi) sui quali concentrare gli interventi statali diretti o almeno, ove

possibile, promuovere sotto l'egida dello Stato, interventi in partnership fra pubblico e privato. I segmenti di rete e i nodi esterni a questi sistemi cuore rimangono, naturalmente, di interesse per la realizzazione degli obiettivi territoriali, ma è immaginabile che, in un quadro di progressivo reindirizzamento delle risorse pubbliche centrali a favore di quelle locali, essi saranno destinati ad essere affrontati in una cornice di finanze locali. Si sottolinea in particolare l'attenzione e l'importanza attribuita alla questione dei nodi, ad iniziare da quelli relativi al sistema ferroviario, fattore ritenuto strategico per lo sviluppo futuro di una intermodalità capace di incontrare le esigenze di tutti i portatori di interesse, comprese le imprese di trasporto potenzialmente utilizzatrici. L'elenco di interventi presentati è, pertanto, basato su considerazioni multi-criterio, che comprendono un'analisi del ruolo funzionale delle infrastrutture, valutando la corrispondenza spaziale a fenomeni economici rilevanti e l'importanza del ruolo rivestito dall'intervento nei piani delle Regioni e, più in generale, nelle percezioni dei decisori regionali. Le indicazioni delle singole Regioni sono state rilette in un'ottica integrata di piattaforma territoriale.

Il sistema logistico di macro-area viene così a configurarsi:

- ✓ La piattaforma logistica del Nord-Est, punta a sviluppare i collegamenti con il centro Europa e l'Europa dell'Est attraverso il potenziamento del Corridoio del Brennero, rafforzato nei collegamenti con i porti di Trieste-Monfalcone, Venezia-Marghera con gli interporti di Padova, Verona, Trento e Cervignano, con la retroportualità di Gorizia-Ferneti. Il collegamento con l'Est Europa sarà valorizzato sia dal Corridoio Mediterraneo che dal Corridoio Adriatico-Baltico. Il Porto di Ravenna si configura inoltre anche quale teta di ponte per il sistema fluviale padano, che trova il supporto logistico in Mantova-Cremona nell'area del Nord-Est, fermo restando la sua baricentricità rispetto all'area centrale.

10.7. Analisi demo socio – economica e scenario infrastrutturale della piattaforma Centro – Settentrionale

La Piattaforma Logistica Centro-Settentrionale rappresentata dalle regioni Emilia-Romagna e Toscana è caratterizzata da una popolazione in espansione (più l'Emilia-Romagna che la Toscana), ma con indici di vecchiaia, ricambio sociale e carico sociale leggermente peggiori rispetto alla media nazionale, che presumibilmente peggioreranno ulteriormente nei decenni a venire (leggermente meno in Emilia-Romagna). L'economia della Piattaforma è caratterizzata, nel periodo 2000-2009, da un aumento del valore aggiunto pari all'8,3%. Il dato è equamente diviso tra le due regioni, ma con picchi nell'industria (soprattutto costruzioni) del 12% nell'Emilia-Romagna, nell'agricoltura (15,8%) e nel commercio (14,6%) in Toscana. Entrambi i settori sono comunque caratterizzati da un generale calo del numero di imprese. La bilancia commerciale è in attivo per

entrambe le regioni, principalmente per l'export manifatturiero. I tassi di attività ed occupazione sono tra i più alti a livello nazionale.

Come per la Piattaforma del Nord-Ovest, complessivamente le opere indicate e gli interventi di riordino organizzativo avranno il preciso scopo di:

- disporre di un sistema infrastrutturale che preservi e valorizzi la competitività del tessuto economico dell'area Centro settentrionale, ad alta vocazione industriale, manifatturiera e dove si concentrano le quote principali dell'import-export italiano in una logica di contesto europeo e mediterraneo;
- sviluppare, in particolare, l'accessibilità alle aree metropolitane di Firenze e Bologna e quella interna ai grandi aggregati urbani, oggetto di fenomeni di congestione e inquinamento non più accettabili in una logica di sostenibilità economica, sociale e ambientale. Nello specifico, i progetti relativi alle infrastrutture di trasporto individuati come strategici nell'ambito della pianificazione regionale per il rilancio e lo sviluppo della piattaforma Centro-Settentrionale nel contesto nazionale e verso il Nord Europa e il mediterraneo, vengono suddivise secondo tre funzioni strategiche:
- porte di accesso ai flussi internazionali (con interventi prioritari in ambito portuale);
- infrastrutture a supporto dell'industria manifatturiera, della distribuzione commerciale e della retroportualità interporti e nuovi accessi stradali;
- infrastrutture per lo sviluppo della competitività logistica delle aree metropolitane e nuovi sistemi tangenziali).

Analisi dei modelli di governance della Logistica

L'analisi dei modelli di *governance* svolta con riferimento specifico all'Emilia Romagna e alla Toscana per la piattaforma logistica Centro- Settentrionale, ha individuato una sola agenzia per la promozione logistica sul territorio operante in Toscana.

Le analisi socio-economiche e territoriali relative alla Toscana e all'Emilia Romagna in ogni caso registrano alcune tendenze comuni, fra le quali la previsione per il 2030 di un peggioramento dei tre indici demografici considerati, quello di vecchiaia, di carico sociale di ricambio sociale. Dalle analisi svolte in merito alle imprese attive sui territori tra il 2005 e il 2009, si evince come le dinamiche delle due regioni siano molto simili: riduzione del numero delle imprese attive nel settore dell'agricoltura e del commercio a favore di un aumento delle imprese presenti nel settore delle costruzioni. Dall'analisi infrastrutturale si sottolineano alcune evidenze specifiche delle singole Regioni; con riferimento ad entrambe le Regioni, la pianificazione regionale ritiene strategici alcuni interventi quali il nuovo terminal container del porto di Ravenna e il progetto "Piattaforma Europa" del porto di Livorno. Tali priorità di intervento risultano pienamente in linea con quanto già

evidenziato nelle Linee guida del Nuovo Piano Nazionale della Logistica, che vede nel porto di Livorno e in quello di Ravenna i due capisaldi della trasversale Tirrenico- Adriatica. A ciò si aggiungono altri interventi sugli interporti La Regione Toscana individua nel potenziamento della Piattaforma logistica costiera una condizione essenziale per la competitività dell'intero sistema economico regionale, facendo perno sull'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Carrara e Piombino con appoggio al Porto di La Spezia, dell'interporto di Guasticce e quello del Porto di Firenze che assume anche il ruolo di supporto alla city logistics per la distribuzione urbana delle merci e dell'aeroporto di Pisa. Con riferimento alle infrastrutture considerate strategiche dalla Regione Emilia- Romagna, l'intervento sul porto di Ravenna, porto definito quale "anello fondamentale per lo sviluppo del sistema produttivo e logistico nazionale e regionale"¹², è finalizzato a rafforzare ulteriormente il posizionamento rispetto agli scenari adriatici e mediterranei. A ciò si aggiungono importanti iniziative di investimento nel settore autostradale, solo in minima parte finanziate con risorse pubbliche. Con riferimento alla Piattaforma nel suo complesso, vale per quest'area quanto già sottolineato in merito al Nord-Ovest: gli sviluppi dei traffici marittimo-portuali di container e di Autostrade del Mare nei porti del Nord Tirreno trovano una risposta infrastrutturale incompleta e con tempistiche inadeguate lungo gli assi fra le porte di accesso e i mercati di riferimento principali.

In definitiva la Piattaforma logistica viene così a configurarsi nel suo assetto primario:

- ✓ La piattaforma logistica dell'area Centro-Settentrionale si caratterizza per una trasversalità che va sempre più saldando il territorio toscano-emiliano.

I porti di Livorno sul Tirreno e quello di Ravenna sull'Adriatico, sono i due capisaldi della trasversale che si consolida con l'interporto di Livorno-Guasticce, l'interporto di Prato e l'area logistica di Parma incentrata sul suo interporto con il nodo interportuale e ferroviario di Bologna e Cesena determinando un asse logistico fondamentale per i prodotti alimentari e quelli dell'agro-refrigerati nell'area di Cesena.

10.8. Analisi demo socio – economica e scenario infrastrutturale della piattaforma dell'Italia Centrale

La Piattaforma Logistica Centrale è composta dalle Regioni Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo. I trend demografici per la Piattaforma Logistica Centrale indicano un grosso potenziale di espansione lungo il versante adriatico, che è anche quello con la maggior concentrazione occupazionale. Seguono, per entrambi i casi, le aree di Perugia e Roma. Alcune aree di tradizionale vocazione industriale registrano però trend di crescita inferiori (o persino decrescita) alle attese. In qualche caso ciò è probabilmente dovuto ad un valore aggiunto di base già molto alto. La bilancia

commerciale segue da vicino la dotazione di infrastrutture di collegamento: è infatti in attivo (ad esempio) per le zone del Lazio centrale, in passivo per quelle appenniniche o adriatiche.

La Piattaforma del Centro è definita longitudinalmente a est dall'asse Adriatico che si salda più a nord con il Corridoio Adriatico-Baltico, a ovest invece dall'asse Tirrenico che congiunge i nodi portuali della Liguria e della Toscana con il fondamentale nodo di Civitavecchia. Le regioni del centro sono inoltre interessate da una rilevante connessione trasversale, lungo la direttrice Adriatico – Tirrenico, che costituisce una nuova frontiera per lo sviluppo di azioni macroterritoriali, mettendo in comunicazione il porto marchigiano di Ancona con quello laziale di Civitavecchia. A livello di sistema, la funzione landbridge di questa direttrice non solo migliora l'interazione tra due sistemi portanti, nodi portuali logistici e portuali fondamentali per la piattaforma centrale, ma rinforza anche l'accessibilità alle dorsali produttive dell'area tirrenica e dei territori più centrali dell'Umbria e delle aree distrettuali marchigiane. La dorsale di attraversamento trasversale svolge potenzialmente una duplice funzione, ovvero di collegamento potenziale di landbridge marittimo intermodale, oltre ad essere connessione incrociata di tipo terrestre fra le due grandi dorsali tirreniche adriatiche e di connessione incrociata rivolta ai porti. Le indicazioni delle singole Regioni sono state rilette in un'integrata ottica di piattaforma territoriale. A fianco di un sintetico elenco di necessità di interventi sulle reti stradali e ferroviarie e sui nodi logistici e portuali di maggiore rilevanza, le analisi prese a riferimento per la redazione del presente paragrafo propongono anche un approfondimento per ciascun intervento, considerato rilevante nell'ambito dei piani delle Regioni. Ogni intervento è stato descritto attraverso tabelle che mettono in rilievo lo stato d'avanzamento, il cronoprogramma e il relativo finanziamento. Nello specifico, si segnala che per quanto riguarda le Regioni Marche, Umbria e Lazio la descrizione degli interventi è svolta attraverso tabelle che contengono stato di avanzamento, cronoprogramma e finanziamento, mentre per l'Abruzzo la descrizione degli interventi prioritari è svolta in termini di descrizione di quadro finanziario (costo e finanziamento disponibile). Si precisa inoltre che le Regioni del Centro (Abruzzo, Lazio, Marche, Toscana ed Umbria) hanno di recente elaborato congiuntamente un documento di sintesi ove vengono evidenziate criticità e proposte per il miglioramento del sistema infrastrutturale, con specifico riferimento alla componente ferroviaria. In particolare, dette Regioni evidenziano come i collegamenti trasversali a tutt'oggi riscuotano minore attenzione da parte delle Autorità centrali, sottolineando la necessità di intervenire sul rafforzamento delle maglie trasversali “mediante l'adeguamento delle caratteristiche geometriche, funzionali, tecnologiche dei corridoi ferroviari est-ovest e il rafforzamento delle connessioni con gli assi longitudinali, in modo da garantire un effettivo miglioramento per:

- l'accesso ai nodi dell'Alta Velocità e ai corridoi europei (Corridoio I Palermo- Berlino e Autostrade dei Mari);
- l'accesso a funzioni pregiate poste nelle città che formano i nodi principali della rete e che costituiscono, anche per la UE, il fulcro dello sviluppo e della competitività;
- lo sviluppo del trasporto ferroviario merci, integrandosi con la rete stradale, la rete dei porti, interporti e piattaforme logistiche;
- la riduzione degli ostacoli all'integrazione delle regioni che presentano fasce del loro territorio svantaggiate o addirittura nodi e città anche capoluogo in condizioni di sfavore e per rinsaldare la coesione interna;
- una sempre maggiore integrazione fra le diverse modalità di trasporto e interconnessione attraverso punti nodali ubicati nelle città e nei porti del Tirreno e dell'Adriatico.”

La Piattaforma logistica viene così a configurarsi:

- ✓ La piattaforma logistica dell'area Centrale da Civitavecchia ad Ancona si configura come area che negli ultimi anni ha evidenziato a scala nazionale il miglior trend di crescita rispetto al PIL per questo che vanno sostenute politiche di “apertura” del sistema territoriale attraverso il porto di Civitavecchia che rappresenta un polo crocieristico importante, non trascurando il suo importante ruolo anche per le merci rafforzate dalla interportualità di Orte e Fiumicino e l'aeroporto di Fiumicino; il porto di Ancona (da collegare con l'A14) per la stretta relazione con i porti di Koper e Rijeka, e l'asse integrato porto-aeroporto-scalo merci ed Interporto di Iesi va rafforzando gradualmente i collegamenti con la Croazia e la zona alta dei Balcani, rappresentando una interessante leva per il rafforzamento dello sviluppo dell'area del quadrilatero.

Il nodo ferroviario di Foligno rappresenta in territorio umbro il link tra l'area marchigiana e quella laziale, che grazie alla piastra logistica di Colleferro e la piattaforma urbana di Tivoli completerà le strutture finalizzate alla razionalizzazione dell'ultimo miglio.

Un secondo asse trasversale è quello che interessa Frosinone e Pescara con i rispettivi interporti che rafforzano una seconda linea di forza tirrenico-adriatica.

Analisi dei modelli di governance della Logistica

Gli interventi di governance specifici e iniziative di regolamentazione finalizzate alla logistica si rinvencono interessanti e rilevanti nelle pianificazioni regionali.

Marche

I Piani Regionali Infrastrutture, trasporto merci e logistica, in fase di elaborazione seguono gli indirizzi di Piano di Inquadramento Territoriale e tengono conto delle esigenze del territorio, per individuare tutti gli interventi infrastrutturali necessari ad un organico potenziamento delle reti di trasporto di interesse regionale, per favorire un efficiente sistema e per la massima integrazione delle varie modalità di trasporto. Anche se a tutt'oggi le Regioni non possiedono una legislazione dedicata per lo sviluppo del settore della logistica e del trasporto merci.

10.9. Analisi demo socio – economica e scenario infrastrutturale della piattaforma Adriatico Sud

La Piattaforma Logistica Adriatico Sud è composta dalle Regioni Molise e Puglia.

La popolazione della Piattaforma Logistica Adriatico Sud è cresciuta complessivamente dell'1% nell'ultimo decennio. Il trend futuro è comunque dato in ribasso del 2-3% per decennio. Gli indici di vecchiaia, ricambio sociale e carico sociale sono generalmente migliori rispetto alla media nazionale (a parte l'indice di vecchiaia del Molise), ma sono previsti peggioramenti nei prossimi decenni. La Piattaforma registra la più bassa propensione all'export a livello nazionale ed entrambe le regioni hanno la bilancia commerciale in passivo (aumentato di molto nel quinquennio 2005-2009). In termini di valore aggiunto il tasso di crescita del Molise per il periodo 2000-2007 è stato dello 0,9%, la Puglia invece ha registrato uno 0,4%. Nel periodo 2005-2009 si è registrata una crescita nelle imprese di costruzioni (come nel resto d'Italia) e dei servizi, a discapito di agricoltura e industria. Il mercato del lavoro è in condizioni peggiori rispetto alla media nazionale, coerentemente con il resto del Sud Italia.

Le infrastrutture presenti sono nella media dal punto di vista quantitativo, scarse dal punto di vista della qualità delle stesse (soprattutto sul versante ferroviario). La Regione Puglia ha dato caratterizzazione specifica ai suoi singoli porti: Bari funge da terminale del Corridoio 8, Brindisi da Hub per la Grecia e il Mediterraneo Orientale e Taranto da scalo multifunzione. Il Molise è caratterizzato da un'infrastruttura intermodale e logistica regionale, cui andrà ad aggiungersi l'interporto di Termoli. Dal canto suo la Puglia conta sul sistema dei suoi tre interporti: l'Interporto Regionale della Puglia, il Distripark di Taranto e l'interporto di Cerignola.

I punti nodali del sistema logistico pugliese nella Piattaforma Adriatico Sud

Sul versante meridionale, fermo restando la proposta di realizzazione dell'asse da potenziare Napoli – Bari, si configura pertanto sulla direttrice adriatica sud con il sistema pugliese con il porto di Bari

e suo interporto; il porto di Taranto, quale porto di transshipment e la relativa piattaforma logistica, il porto di Brindisi nella configurazione di hub.

Brindisi e Taranto guardano verso il Mediterraneo, anche nella prospettiva di un allungamento del corridoio Adriatico/Baltico capace di raccordare direttamente il Centro – Est europea con il mediterraneo.

Il rilancio del sistema portuale del Mezzogiorno e delle isole ed il miglioramento delle sue connessioni retro portuali resta un pezzo importante del grande Piano per il Sud già approvato in Consiglio dei Ministri.

In questo sistema un ruolo non rilevante è quello della Regione Molise.

Il sistema logistico del Molise

Per la regione Molise, la realizzazione di una infrastruttura intermodale e logistica da realizzare all'interno del territorio regionale è stata una delle opere richiamate nel Piano interportuale di interesse nazionale (ex legge 454/97). La creazione di un idoneo scalo interportuale avrebbe potuto portare a soluzioni anche il problema del recupero della dotazione portuale della Regione. Infatti, l'azione sinergica delle due infrastrutture avrebbe facilitato una maggiore integrazione tra le diverse modalità di trasporto ponendo la Regione nella condizione di dotarsi di un interscambio logistico a servizio dell'area regionale, del basso Abruzzo, all'alta Puglia, con estensioni possibili verso alta Campania e Basso Lazio mediante collegamenti ferroviari, stradali e marittimi.

10.10. Analisi demo socio – economica e scenario infrastrutturale della piattaforma Tirrenico Sud

La Piattaforma Logistica Tirrenico Sud è composta dalle Regioni Campania, Basilicata e Calabria. I trend demografici della Piattaforma indicano, per il decennio 2000-2010, una crescita dello 0,9% trainata unicamente dalla Campania in un quadro di generale decrescita. Per i prossimi decenni è previsto invece un calo generalizzato della popolazione, concentrato soprattutto in Basilicata. Gli indici di vecchiaia, ricambio sociale e carico sociale sono (a parte la Basilicata) molto migliori rispetto alla media nazionale, ma saranno rivisti in negativo nei prossimi decenni.

Il quadro macroeconomico della Piattaforma registra una crescita del valore aggiunto per uno 0,5% complessivo (la Campania da sola fornisce il 68,4% del valore). Sempre la Campania garantisce (grazie all'industria automobilistica) un export pari a quasi il 90% dell'intera area, che è persino cresciuto (8,6%) nel periodo 2005-2009 a fronte di un calo generalizzato nel Mezzogiorno (-9,1%). Le uniche aree industriali della Piattaforma sono a Napoli e a Melfi, nessuna è presente in Calabria. In generale si registra anche in queste zone una recessione di agricoltura e industria a vantaggio di

costruzioni e servizi. Nella Piattaforma il mercato del lavoro della Basilicata è leggermente migliore rispetto a quello delle altre regioni.

Le infrastrutture stradali e ferroviarie sono in generale carenti soprattutto per quanto riguarda la Basilicata, che soffre pure la mancanza di strutture portuali e aeroportuali.

I punti nodali del sistema logistico Tirrenico Sud

Sul versante tirrenico il porto di Napoli con la retroportualità di Napoli Est ed il supporto operativo e logistico del sistema interportuale di Nola – Marcianise in uno con lo scalo ferroviario, il porto di Salerno e la retroportualità di Battipaglia. Questa logica di sistema deve ritrovare il suo punto di forza attraverso “Logica Campania”, ma anche sul versante della programmazione e pianificazione a scala regionale di un sistema logistico capace di rafforzare la sua apertura soprattutto sul versante del Mediterraneo in considerazione del fatto che allo stato attuale, già si sono consolidate alcune relazioni di scambio che si rafforzeranno ancor più con il potenziamento della Napoli-Bari.

Per il porto di Gioia Tauro, quale porto di transhipment, oltre a potenziare il sistema ferroviario di collegamento, va definita la operatività da un’area logistica retro portuale adeguatamente servita di collegamenti telematici. Il porto di Gioia Tauro, nel corso degli ultimi anni è stato al centro di un dibattito che di volta in volta il punto dei fondali, quello degli operatori, collegamenti ferroviari e rafforzamento delle aree retro portuali. Una visione d’insieme strategica pone indubbiamente il porto di Gioia Tauro in una posizione di forte rilancio per il trashipment , considerando anche la battuta d’arresto di alcuni porti centro – mediterranei concorrenti. Unitamente al riordino fisico – infrastrutturale, si rende necessario un ciclo operativo h24 che assicuri alla merce di entrare ed uscire dal porto nel più breve tempo possibile.

Le Piattaforme si configurano, quelle definite nelle Linee guida del Piano del dicembre 2010, con la connessione dell’area beneventana:

Conclusioni

Come rilevato nel resto del Mezzogiorno, nella Piattaforma in oggetto si riscontrano non solo carenze infrastrutturali, ma anche necessità di garantire accessibilità ai principali nodi logistici della Piattaforma. Il sistema logistico portuale e di trasporti marittimi diviene sicuramente strategico, costituendo il naturale sbocco terminale dei corridoi pan-europei in proiezione verso il resto del mondo. In tal senso, proprio il Mezzogiorno, e così la Piattaforma in oggetto, vede nell’”economia del mare” una delle principali risorse in grado di generare ricchezza ed occupazione. La centralità dell’intervento sul sistema portuale nazionale, quale linea direttrice del Nuovo Piano, trova

pertanto, anche nella Piattaforma in oggetto, la medesima centralità per lo sviluppo competitivo dell'intera area.

10.11. Analisi demo socio – economica e scenario infrastrutturale della piattaforma Mediterraneo Sud

La Piattaforma Logistica Mediterraneo Sud è composta dalle Regioni Sicilia e Sardegna. La popolazione dell'area è stata in crescita dell'1,3% nell'ultimo decennio e, a parte l'indice di vecchiaia per la Sardegna, i rapporti tra le fasce d'età della popolazione sono migliori rispetto alla media nazionale. Tutti gli indici e i trend sono però dati in drastico peggioramento per i prossimi decenni. Dal punto di vista macroeconomico l'area è cresciuta omogeneamente dello 0,9%. Nonostante la Sicilia produca il 23% del valore aggiunto del mezzogiorno, il suo PIL pro capite è appena il 67,9% della media italiana. La limitatezza dell'export siciliano indica la debolezza della competitività del suo prodotto, mentre il crollo delle esportazioni sarde è legato alla crisi dell'industria petrolifera e chimica locali. I poli esportatori per la piattaforma sono concentrati nei distretti di Siracusa e Cagliari.

La dotazione infrastrutturale è scarsa per entrambe le isole tanto dal punto di vista quantitativo che qualitativo, un ruolo chiave è giocato dai porti. Un'agenzia per la governance logistica nell'area è la Società Interporti Siciliani, realizzatrice degli interporti di Catania Bicocca e Termini Imerese, e responsabile della promozione logistica in Sicilia.

Le analisi puntuali sviluppate, attraverso il lavoro di approfondimento sulle dimensioni infrastrutturali e territoriali, confermano le priorità di intervento nella logica di sistema nazionale così configurabile:

-
-
-

Analisi dei modelli di governance della Logistica

All'interno del suddetto quadro di riferimento, si colloca un'esperienza specifica **di governance della logistica realizzata negli ultimi anni nella piattaforma logistica Mediterraneo Sud**, costituita dalla **Società Interporti Siciliani (SIS)**. La società in esame rappresenta il soggetto realizzatore degli Interporti di Catania-Bicocca e di Termini Imerese, entrambi opere di interesse nazionale previsti dalla Legge Obiettivo. La SIS ha azionariato totalmente pubblico ed opera come centro di competenze a supporto della decisione strategica degli stakeholder locali (istituzioni,

privati, forze sociali). Ha adottato una strategia complessiva di rilancio della multimodalità e integrazione della logistica per lo sviluppo unitario del territorio siciliano.

Conclusioni

Dal punto di vista logistico, la Piattaforma Mediterraneo Sud presenta caratteristiche strutturali diverse rispetto al resto del Mezzogiorno: sia perché le due isole sono fortemente dipendenti dai trasporti marittimi e aerei ma anche perché possiedono un sistema infrastrutturale generalmente insoddisfacente. Le analisi socio-economiche e territoriali e infrastrutturali registrano invece alcune dinamiche comuni alle Piattaforme Adriatico Sud e Tirrenico Sud. Le previsioni della popolazione evidenziano un peggioramento degli indici demografici (di vecchiaia, di carico sociale e di ricambio sociale) della Piattaforma per il decennio 2020 con una variazione negativa del tasso di crescita della popolazione. Anche la dinamiche delle imprese attive sul territorio è comune alle altre Piattaforme del Mezzogiorno: una riduzione delle imprese attive nel settore dell'agricoltura e dell'industria, a favore di un aumento di quelle attive nei settori delle costruzioni e dei servizi.

Con riferimento al sistema infrastrutturale, gli indici di dotazione infrastrutturale di trasporto - ad eccezione dei porti e degli aeroporti - sono al di sotto della media nazionale. In particolare, si segnala l'assenza di autostrade in Sardegna e il limite infrastrutturale della rete ferroviaria siciliana, particolarmente carente anche a causa del limite rappresentato dalle sagome ammissibili ferroviarie. In particolare, in Sicilia, soltanto gli itinerari nazionali sono considerati abilitati al transito dei carri combinati, limitando sensibilmente lo scambio di merci con la parte occidentale dell'isola. In entrambe le Regioni di cui si compone la Piattaforma, la dotazione di infrastrutture portuali e aeroportuali risultano soddisfacenti. Tuttavia, il sistema portuale sardo registra alcune criticità sia di ordine infrastrutturale che della rete di collegamenti mentre quello siciliano non risulta ancora in grado di sfruttare appieno le potenzialità del traffico merci.

Anche in questo caso il tema **dell'accessibilità dei territori**, nonché la **centralità del sistema portuale** per lo sviluppo dei territori della Piattaforma risultano in linea con quanto previsto dal Nuovo Piano Nazionale della Logistica il quale intende assumere un vero e proprio carattere operativo al fine di aumentare la competitività dell'intero Paese.

11. TRASPORTO MERCI SU STRADA: TRA COMPETITIVITÀ E PRODUTTIVITÀ

Negli ultimi 20 anni, l'attività politico-normativa si è focalizzata soprattutto sul trasporto per conto di terzi, e cioè sul settore dell'autotrasporto.

In realtà, il trasporto in conto proprio occupa uno spazio importante nell'assetto trasportistico e logistico del Paese: infatti, in questo segmento di attività, si rinvengono i presupposti ed i paradigmi dell'autotrasporto in generale, anche con le modificazioni e le evoluzioni che caratterizzano il settore. Le tre componenti essenziali, la strada, il veicolo e l'uomo, sono le stesse per il conto proprio e per il conto terzi, e si portano dietro i problemi tipici dell'attività di trasporto su gomma: in questa logica, i due rami di attività dovrebbero essere disciplinati dalle stesse regole per gli aspetti comuni.

I dati statistici dicono con chiarezza che in tutti i maggiori Paesi europei è rilevante il peso dei viaggi a vuoto su strada sul totale dei veicoli-km percorsi (con percentuali variabili tra il 15 e il 30%), con un'incidenza nettamente più elevata nel conto proprio (31%) rispetto al conto terzi (23%). In Italia le stime indicano un'incidenza superiore al 40%, anche per la dimensione dell'attività in conto proprio a cui afferisce un numero di veicoli che, se si includono quelli di portata < 3,5 tonn, viene indicato in più dei 2/3 rispetto al conto terzi.

I viaggi a vuoto determinano anche per questo assetto di settore un inutile carico sulla rete viaria, maggiori emissioni inquinanti e uno spreco di energia e di lavoro. Su questo fronte va ricercato un recupero di efficienza nel settore, ma non c'è dubbio che l'ottimizzazione del servizio di trasporti e logistica è un obiettivo più difficilmente praticabile se non viene "chiarito" il ruolo del conto proprio e del conto terzi.

Di qui la necessità di avviare un approfondimento sulle condizioni e le motivazioni che inducono l'imprenditore ad effettuare in proprio e con propri autoveicoli i trasporti connessi alla produzione e commercializzazione dei prodotti, facendo chiarezza sul ruolo dei due comparti per favorire forme di collaborazione tra le due tipologie di trasporto, l'una (conto proprio) giustificata dalle esigenze del ciclo di produzione e distribuzione, l'altra portatrice di una professionalità specifica, logisticamente più avanzata (conto terzi).

Ad oggi, forse non siamo riusciti a far capire agli "addetti" ai lavori che il professionista del trasporto a tutto campo è un vero e proprio esperto, che l'impresa di trasporto non si improvvisa, e che il modo di organizzare l'autotrasporto e di effettuare il servizio non può essere "spontaneistico", ma è la conseguenza di esperienza, formazione e qualità.

L'autotrasporto italiano, per una serie di circostanze di varia natura, si trova da tempo in condizioni di svantaggio competitivo rispetto alla maggior parte degli operatori presenti negli altri Paesi

membri della UE, in particolare nei “nuovi” Paesi membri dell’Est Europa. Alcuni svantaggi, di carattere oggettivo, derivano dalla posizione geografica del nostro Paese e dalla sua configurazione orografica: separato dal resto d’Europa dalla catena alpina, circondato dal mare, attraversato dagli Appennini, proteso verso l’Africa, oppone una serie di ostacoli “fisici” alla libera circolazione delle merci, che solo un’accorta legislazione sia a livello di Unione Europea, che a livello nazionale potrebbero ridurre. Altri svantaggi derivano dalla struttura e dalla dimensione delle imprese, dalla capacità complessiva dell’offerta di servizio, dalla capacità di specializzazione nella missione più idonea, sinergicamente con le altre modalità di trasporto, e non di meno dalla capacità di remunerazione del servizio offerto.

Le imprese del settore scontano anche gli effetti della scarsa efficienza con cui vengono applicate, in Italia, le norme che regolamentano il mercato, determinandone una distorsione. Il sistema dei controlli, da quelli doganali a quelli di semplice circolazione, attuati all’estero presenta, infatti, un livello di efficienza/efficacia non comparabile con quello italiano e ciò finisce per costituire un ostacolo all’inserimento italiano sulle relazioni internazionali, con pesanti limiti operativi per gli autotrasportatori italiani.

Solo negli ultimi mesi sono stati avviati in Italia controlli sistematici sul traffico pesante su strada, e spesso anche le dogane, specie quelle installate presso taluni porti, non effettuano operazioni sistematiche per verificare ed obliterare i titoli autorizzativi dei vettori stranieri. Allo scopo di agevolare il sistema dei controlli e renderli più diffusi alcune stime che riguardano, oltre che i traffici che interessano veicoli di portata < 3,5 tonn, anche dati che riguardano più specificatamente il traffico di cabotaggio operati da autotrasportatori stranieri in Italia. Il tentativo è quello di avere un quadro di contesto più puntuale che consente di definire anche diverse politiche di intervento più finalizzate.

Tabella - Trasporti interni ed internazionali per titolo di trasporto – Anno 2007 – Veicoli di portata > 3,5 tonn

	TOTALE			CONTO PROPRIO			CONTO TERZI		
	Tonnellate	Tkm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	Tkm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	Tkm (migliaia)	Km medi
2002	1.217.313.196	160.037.064	131,5	484.160.218	26.561.803	54,9	733.152.978	133.475.261	182,1
2003	1.207.268.747	143.180.122	118,6	482.596.107	23.543.758	48,8	724.672.640	119.636.364	165,1
2004	1.378.071.409	158.183.570	114,8	478.237.940	20.386.853	42,6	899.833.469	137.796.717	153,1
2005	1.460.048.944	171.554.249	117,5	455.359.108	20.258.503	44,5	1.004.689.836	151.295.746	150,6
2006	1.445.915.494	155.425.747	107,5	463.638.463	18.576.232	40,1	982.277.028	136.849.515	139,3
2007	1.460.559.760	152.397.750	104,3	458.686.150	17.787.880	38,8	1.001.873.610	134.609.870	134,4
intern 07	36.317.897	27.013.022	743,8	1.285.946	337.720	262,6	35.031.951	26.675.301	761,5
totale 2007	1.496.877.657	179.410.772		459.972.096	18.125.600		1.036.905.561	161.285.171	

Nel 2007 il trasporto su strada ha dato luogo a un ammontare complessivo di 1 miliardo e 496 milioni di tonnellate di merci circa. Tale risultato è la somma di oltre 459 milioni di tonnellate (30,7 per cento del totale) trasportate da imprese che operano in conto proprio e da 1 miliardo e 36 milioni gestite da quelle che operano in conto terzi (69,3 per cento). In termini di tonnellate-chilometro, il movimento totale è risultato pari a oltre 179 miliardi, attribuibile per il 10,1 per cento (18 mld) al trasporto in conto proprio e per l'89,9 (circa 161 mld) per cento a quello in conto terzi con un rapporto conto proprio /conto terzi di 1 a 9.

Dall'aggiornamento dei dati raccolti per il Piano della Logistica e quelli del Comitato Centrale dell'Albo, è stato possibile registrare una flessione delle tonn*km del 5%, passando da circa 240 mld di tonnellate a 227 mld di tonnellate. Di seguito la distribuzione delle tonnellate *km per classi di portata in relazione ai coefficienti medi di carico.

Classe di portata	Coefficienti medi di carico (tonn)		Tonn*km	
	Conto proprio	Conto terzi	Conto proprio	Conto terzi
fino a 3,5 tonn	3,38	6,09	11.843.496.993	6.197.339.955
3,6 - 6,0 tonn	14,52	26,13	3.057.058.545	6.275.424.989
6,1 - 9 tonn	32,15	51,44	3.188.570.218	15.835.794.174
9-18 tonn e oltre	44,11	70,58	7.514.010.576	65.977.207.574
motrici	74,60	119,36	8.446.017.905	99.284.438.095
			34.049.154.237	193.570.204.787
			227.619.359.024	

Piano della Logistica 2006 aggiornato con dati Comitato Centrale Albo Autotrasporto Anno 2008

Tabella - Trasporti interni ed internazionali – Istat Anno 2007– Inclusione dei veicoli di portata <3,5 tonn (rilevazione Piano della Logistica 2005 e aggiornamento dati 2007 comunicati Comitato Centrale Albo Autotrasporto)

	TOTALE			CONTO PROPRIO			CONTO TERZI		
	Tonnellate	Tkm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	Tkm (migliaia)	Km medi	Tonnellate	Tkm (migliaia)	Km medi
2002	1.217.313.196	160.037.064	131,5	484.160.218	26.561.803	54,9	733.152.978	133.475.261	182,1
2003	1.207.268.747	143.180.122	118,6	482.596.107	23.543.758	48,8	724.672.640	119.636.364	165,1
2004	1.378.071.409	158.183.570	114,8	478.237.940	20.386.853	42,6	899.833.469	137.796.717	153,1
2005	1.460.048.944	171.554.249	117,5	455.359.108	20.258.503	44,5	1.004.689.836	151.295.746	150,6
2006	1.445.915.494	155.425.747	107,5	463.638.463	18.576.232	40,1	982.277.028	136.849.515	139,3
2007+intern	1.496.877.657	179.410.772		459.972.096	18.125.600		1.036.905.561	161.285.171	
fino a 3,5 2007	397.561.255	18.040.836	45	320.094.515	11.843.497	37	77.466.741	6.197.339	80
totale 2007	1.894.438.912	197.451.608		780.066.611	29.969.097		1.114.372.302	167.482.510	

Sulla base dei dati che riguardano anche il segmento dei traffici generati dai veicoli con portata inferiore a 35 quintali si ha che le tonnellate movimentate risultano esse 1.894.438.912. In termini di tonnellate km si passa da 179.410.772 a 197.451.608 ed il rapporto conto proprio/conto terzi passa da 1 a 9 ad 1 a 5.

I dati Istat relativi alle tonn-km registrate sono stati raffrontati con quelli del Piano della Logistica aggiornati al 2007 su dati del Comitato Centrale Albo Autotrasportatori stimati pari a 227.619.359.024 tonn-km. La differenza di circa 30 miliardi di tonnellate km tra dati stimati e quelli registrati dall'Istat si riferisce alla quota di traffico operata da autotrasportatori stranieri sulle relazioni internazionali a/da l'Italia e il traffico di cabotaggio degli stessi operatori stranieri sul territorio nazionale.

Dei circa 30 miliardi di tonn-km che sono stati registrati come operati da vettori stranieri circa 14 miliardi sono relativi a traffici internazionali (*), mentre 15,822 miliardi di tonn-km vanno imputate al cabotaggio degli operatori stranieri in Italia, che rapportate al totale dei traffici sul territorio nazionale che è di 227,619 miliardi di tonn-km equivale al 7%.

(*) I dati di traffico internazionale sono stati ricavati dagli studi effettuati dal Comitato Centrale dell'Albo sull'attraversamento delle Alpi e rilievi ai porti e precisamente: – “Il traffico d'attraversamento dell'Arco Alpino”, con la collaborazione di CSST spa – IZI spa – PRAGMA – “Analisi dei traffici dei porti italiane le Vie del Mare” – Amici della terra - Anno 2007.

11.1. Controlli più efficaci e banca dati dell'autotrasporto

Il Governo italiano ha recepito, con apposito decreto legislativo direttive europee 4 e 5 del 2009, destinate ad avere un impatto decisivo sull'operatività ed efficacia dei controlli sul traffico pesante.

Infatti, la direttiva 2009/4/CE, che si prefigge l'obiettivo di ridurre al minimo i rischi di alterazione del tachigrafo digitale, riguarda la strumentazione standard da fornire alle autorità di controllo e dispone che, nelle verifiche da effettuare su strada, debba essere posta particolare attenzione alla eventuale presenza di dispositivi idonei ad alterare i dati registrati dal tachigrafo.

La direttiva 2009/5/CE, relativa all'elenco delle infrazioni da prendere in considerazione per l'attribuzione di un "indice di rischio" alle imprese di autotrasporto, prevede l'introduzione di un sistema di classificazione del rischio, fondato sul numero e sulla gravità delle infrazioni commesse ai regolamenti sui tempi di guida e di riposo: sulla base del coefficiente di rischio attribuito, verrà calibrata l'attività di controllo, assoggettando a controlli più frequenti le imprese che presentano un indicatore della classe di rischio elevato.

La lista delle infrazioni previste dalla direttiva determina, per ciascuna di esse, il livello di gravità (molto grave, grave, minore) e comporta, in ciascuno Stato, la creazione di un'apposita banca dati, una sorta di black list interoperabile delle imprese di autotrasporto, che contenga intanto le informazioni necessarie sulle imprese e le infrazioni da queste commesse, con possibilità di ulteriore implementazione. I criteri, che potrebbero portare ad un meccanismo simile a quello a suo tempo costruito per la patente a punti, saranno messi a punto dai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno, e del lavoro e politiche sociali, che ascolteranno anche l'avviso delle associazioni di categoria dell'autotrasporto: in sostanza, occorrerà tener conto della gravità dell'infrazione commessa, ma anche dell'entità del parco veicolare, del numero dei dipendenti, dei chilometri percorsi, del numero delle giornate lavorative controllate.

Una volta a regime, avremo controlli più performanti sull'intero territorio dell'Unione Europea, e, grazie anche alle azioni messe in campo dal Piano, potrà essere favorita la competitività delle imprese più virtuose, mettendo i committenti in condizione di scegliere tra vettori con differenti "indici di rischio".

Due azioni importanti da porre in atto, potenziare le strutture operative per un sistema diffuso dei controlli ed allo stesso tempo "certificare" le aziende ai fini della sicurezza, determinando in tal modo un sistema "selettivo" delle aziende fortemente orientate alla sicurezza da quelle che operano in condizioni di una corretta e sana gestione della sicurezza.

11.2. Programma organico di controlli su strada ai fini della sicurezza dell'autotrasporto“

Il rafforzamento e l'incremento dei controlli dei veicoli su strada sono stati, nel tempo, sempre più oggetto di attenzione e discussione da parte dei principali attori della filiera dell'autotrasporto nelle diverse sedi istituzionali ed operative nell'ambito dei programmi di intervento e di attuazione di politiche per il miglioramento della sicurezza stradale.

Allo stesso tempo efficaci programmi di controlli su strada possono concorrere a creare le pre-condizioni di mercato per porre in essere politiche di trasparenza e competitività del settore dell'autotrasporto, ai fini della determinazione del prezzo basato sull'incontro tra domanda ed offerta secondo un principio d'economia liberista.

Il raggiungimento dell'obiettivo di aumento della sicurezza stradale, perseguito con il potenziamento dei controlli su strada, passa attraverso:

- ✓ La messa a punto di sinergie tra veicolo-conducente-infrastruttura;
- ✓ Il miglioramento dei servizi offerti dalle aziende;
- ✓ La riduzione degli effetti legati all'incidentalità ed in particolare il peso che la collettività deve sostenere in termini di costi e vite umane.

Nello specifico tema del trasporto merci su strada, con l'allargamento dell'Unione Europea e l'incremento degli scambi commerciali con i Paesi comunitari ed extra comunitari, è aumentato il numero d'impres e dei veicoli che svolgono l'attività di trasporto, aumentando, di fatto, la concorrenza.

Tale condizione ha determinato una serie difficoltà al settore ed in alcuni casi, al fine di contenere i costi d'esercizio, ha incoraggiato pratiche d'illegalità quali quelle di eludere le regole sull'orario di lavoro, sulle autorizzazioni, sul rinnovo del parco veicolare ed a trascurare le regole imposte a sostegno della sicurezza sia del conducente e sia degli altri usufruttori della strada.

Tale condizione, se non contenuta, porterà, nel tempo, all'istaurarsi di un circolo vizioso, in quanto si creerà ulteriore concorrenza (non sostenibile da parte delle imprese di autotrasporto) con conseguente riduzione di quella competitività e trasparenza nel mercato e aumento del grado di insicurezza delle strade.

Occorre contrastare tali forme d'irregolarità ed illiceità e salvaguardare, di fatto, il mondo dell'autotrasporto garantendo al mercato una sana concorrenza, una maggiore flessibilità nel trasporto a prezzi contenuti ed alle imprese la giusta redditività.

A tal fine, Bisogna, in sintesi, operare su più fronti di azioni ed in particolare:

- Incrementare ed uniformare sul territorio le attività di controllo, elevando la qualità e la quantità delle verifiche

- Rafforzare i controlli della Polizia Stradale e Ministero dei Trasporti con i centri mobili di revisione: aumentando il numero dei veicoli/C.M.R. e del personale preposto al loro impiego, utilizzando e distribuendo i centri mobili sul territorio nelle aree dove confluiscono i volumi più elevati di traffico;
- Procedere ad un'armonizzazione dei controlli per operare in maniera equa e diffusa sul territorio;
- Assicurare lo sviluppo successivo delle attività di controllo su strada, per accertare le responsabilità del datore di lavoro e degli altri soggetti della “filiera”;
- Verificare in maniera diffusa il rispetto delle norme che disciplinano i limiti di massa dei veicoli;
- Contrastare il fenomeno dell'abusivismo (imprese titolari di licenze per il trasporto in conto proprio e soggetti che effettuano illegittimamente attività di autotrasporto per conto terzi con mezzi noleggiati);
- Armonizzare la disciplina dei tempi di guida e di riposo;
- Verificare la regolarità della posizione lavorativa del conducente;
- Favorire lo scambio delle informazioni tra i soggetti preposti alle attività di controllo (Polizia Stradale- Agenzia delle Entrate – Guardia di Finanza – Ispettorato del Lavoro – Questure – Ministero dei Trasporti – Asl – Polizie Locali)
- Sviluppare le capacità, attraverso una formazione specifica, degli operatori deputati ai controlli e del personale amministrativo incaricato di svolgere verifiche sulla effettiva applicazione della normativa.
- Favorire l'interpretazione il più possibile uniforme delle norme anche attraverso la formazione;
- Salvaguardare la professione di autotrasportatore, promuovendo le competenze necessarie attraverso la formazione e garantendo adeguate condizioni di lavoro.

Le azioni e gli strumenti del Comitato

Il Comitato Centrale alla luce della riforma del settore dell'autotrasporto e, più in particolare delle modifiche alla legge 298/74, ha ridefinito i propri compiti di struttura di supporto a sostegno del processo di trasformazione delle imprese d'autotrasporto mediante progetti e politiche d'interventi finalizzati anche al fattore sicurezza.

Nell'ambito delle iniziative messe in campo ai fini del miglioramento della sicurezza stradale è stata riscontrata la necessità, manifestata tra l'altro, dalla maggior parte delle aziende, di **innalzare i livelli di sicurezza intesa sia come impatto sugli utenti e sulla viabilità, sia sul veicolo e sia sul conducente**, agendo soprattutto attraverso i controlli su strada.

A supporto di tale attività nel 2004, il Ministero dell'Interno, il Ministero dei trasporti e il Comitato Centrale per l'Albo hanno dato inizio ad un concordato programma di controlli su strada (CMR). Il Dipartimento dei trasporti terrestri ha messo a disposizione un parco di veicoli appositamente attrezzati per operazioni di controllo su strada.

Un punto critico emerso da un monitoraggio delle attività è la esiguità delle risorse umane e finanziarie disponibili rispetto ad un piano organico strutturato e capillare di controlli.

Alla luce di quanto fin ora esposto, appare chiaro che la costituzione di un programma organico di gestione e controllo risulta necessario e deve avere come obiettivo strategico la definizione di un quadro d'azioni che:

- ✓ Semplifichi le procedure di controllo su strada sia del veicolo sia del conducente;
- ✓ Concentri i controlli in particolari aree al fine di contenere i costi d'attuazione e nel contempo massimizzi le risorse messe a disposizione in relazione alle criticità territoriali;
- ✓ Attui una politica d'incisività sul territorio e sul settore in particolare al fine di ridurre il tasso d'incidentalità, aumentare la sicurezza sulle strade e rendere trasparente e competitivo il mercato dell'autotrasporto.

A tal fine bisogna avviare una serie di linee di sviluppo che:

- ✓ Razionalizzino i controlli sul territorio
- ✓ Specializzino i controlli
- ✓ Forniscano una formazione specifica agli addetti ai controlli.
- ✓ Definiscono i criteri e le azioni per una gestione coordinata ed unitaria delle attività di controllo.



Sul piano dell'organizzazione tecnica il Comitato Centrale dell'Albo ha avviato uno studio che punta a creare una struttura dedicata ai controlli. Si è preso a riferimento.

Definizione di un corpo altamente specializzato, in affiancamento alla Polizia Stradale, deputato al controllo e verifica dei veicoli commerciali, al monitoraggio delle attività di controllo, alla divulgazione dei dati e come soggetto preposto ad avanzare suggerimenti e proposte operative sull'adeguamento della normativa di settore in base ai dati delle attività di controllo e monitoraggio svolte.

La struttura funzionale potrà essere articolata in quattro divisioni:

- ✓ **La prima** si occuperebbe degli aspetti giuridico-normativi di settore;
- ✓ **La seconda** sarebbe investita del ruolo di controllo delle regole per il loro rispetto;
- ✓ **La terza** organizzerebbe il governo del personale;
- ✓ **La quarta** avrebbe compiti operativi sul piano organizzativo e logistico.

A livello operativo la struttura sarebbe organizzata in una sede centrale e sedi operative dislocate su tutto il territorio.

Saranno, quindi, individuati dei centri di coordinamento territoriali e il numero di funzioni necessarie in ordine ai punti individuati da finalizzare ai controlli.

La fattibilità tecnica della struttura organizzativa in corso è finalizzata a:

definire il modello organizzativo

definire le linee di gestione

stabilire le risorse umane necessarie

stabilire le risorse finanziarie per la organizzazione e gestione sia per le strumentazioni necessarie e sia per il personale, con la specificazione di un quadro finanziario.

Per le verifiche e i controlli è previsto l'utilizzo di un team composto da personale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti abilitato allo svolgimento del servizio di polizia stradale, appartenenti alle forze dell'Ordine, Operatori delle ASL (per quanto riguarda il regime delle merci trasportate) e gli Ispettori del lavoro (per quanto riguarda i tempi di guida e riposo e la regolarità del rapporto di lavoro).

Per lo svolgimento delle attività strumentali ai controlli, sarà utilizzata l'attuale struttura dei CMR (opportunamente potenziata sia come numero di personale addetto, sia come dotazione di strumentazione e sia nel numero di veicoli messi in campo), operanti in varie zone del territorio Italiano, distribuite sulla base di un programma predefinito. È previsto l'affiancamento alle unità operative di controllo tecnico abilitate a:

- Spostamento e gestione dei CMR;
- Supporto amministrativo

– Supporto linguistico per veicoli stranieri.

La conoscenza linguistica (in particolare prediligendo le lingue dell'est Europa) è un fattore di particolare importanza nell'ambito dei controlli sui veicoli stranieri, in quanto in genere, nell'ambito delle attività di controllo svolta dagli agenti delle forze dell'ordine sul territorio, uno dei maggiori problemi per i veicoli stranieri è rappresentato dalla difficoltà nelle comunicazioni con il conducente del veicolo e dalla difficoltà di interpretare il contenuto dei documenti esibiti.

Il progetto prevede anche percorsi formativi per gli addetti ai controlli.

La formazione per gli operatori delle forze di polizia consentirà a far condividere gli obiettivi e le finalità dell'attività di controllo.

La formazione per gli addetti ai controlli tecnici consentirà di raggiungere l'obiettivo di fornire specifiche competenze in materia di uso della strumentazione messa a disposizione, di procedure da attuare in sede di controllo e di conoscenza della normativa di settore.

L'attività d'informazione sarà finalizzata alla sensibilizzazione del tema e sarà diretta agli operatori del settore dell'autotrasporto.

Saranno previsti due tipologie di attività formativa ed in particolare:

La prima, destinata alle Forze dell'Ordine, avrà come obiettivo l'approfondimento di specifiche conoscenze sulla disciplina dell'autotrasporto e la finalità derivante dall'azione di controllo.

Tali attività di formazione e aggiornamento professionale, si concretizzerà con la realizzazione, in diverse giornate e su scala regionale, di incontri seminari tenuti da esperti dei vari dicasteri.

La seconda, destinata agli addetti al controllo tecnico, si concentrerà su due temi specifici:

- La conoscenza sull'uso della strumentazione e sulla capacità di interagire con la “centrale di servizi” attraverso il sistema telematico;
- La conoscenza della normativa italiana, comunitaria ed internazionale del settore dell'autotrasporto.

Sarà fornito per le due attività di formazione un piano dettagliato sulle modalità di sviluppo ed in particolare si provvederà a dettagliare:.

- ✓ Il numero dei corsi /incontri e la loro distribuzione sul territorio;
- ✓ I contenuti da sviluppare
- ✓ Il diario di svolgimento delle lezioni
- ✓ Una stima sintetica dei costi

11.3. Certificazione di qualità delle aziende di autotrasporto ai fini della sicurezza

Il progetto di certificazione ai fini della sicurezza, da pilota va portato a livello strutturato, per fase successiva, dando priorità a settori più sensibili, quelli riferiti a merci pericolose, farmaco, prodotti agroalimentari, rifiuti industriali..

Le aziende che operano in questo settore, vanno sostenute nei programmi per la sicurezza interna ed esterna alle aziende.

Il riconoscimento della INAIL alle attività già sviluppate va accompagnato con un miglioramento del Codice di Pratica, un programma di formazione a completamento del progetto in modo da creare giuste condizioni per attuare sconti sui premi che vengono richiesti alle aziende.

L'ottenimento del riconoscimento da parte dell'INAIL del Codice di Pratica quale strumento di PREVENZIONE efficace, tale da avvantaggiare le aziende di 60 punti richiede all'indomani di questo riconoscimento, di intensificare lo sforzo attraverso strumenti sinergici alla mera certificazione, ovvero strumenti quali la formazione, o addestramento; lo sforzo è quello di poter dare alle aziende certificate ulteriori 40 punti, tali da permettere un vero sgravio dei costi e premiare le aziende modello.

Occorre trovare il modo di rendere questa misura premiante per le aziende certificate, anche attraverso schemi tecnici e di processo suppletivi (eventualmente volontari) alle procedure richieste dal testo attuale, che rendano le aziende candidabili a sensibili sconti sui PREMI Assicurativi.

11.4. Progetto Formazione integrata

Con il DPR 83 del 29 maggio 2009, per la prima volta si mettevano a disposizione per il settore dell'autotrasporto di cose per conto terzi risorse destinate alla formazione.

Nella logica di una politica di sistema il progetto formativo va esteso a tutti i settori dei trasporti e logistica per gli aspetti legati a progetti di intermodalità e co-modalità e per tutti gli operatori della domanda e dell'offerta.

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 del nostro Paese.

Le aziende di autotrasporto indicano in maniera precisa l'utilizzo della formazione come strumento di vero e proprio sviluppo aziendale, al pari di qualsiasi altro tipo di investimento anche strutturale in un momento di grande transizione come quello attuale, consentendo di allargare gli orizzonti sugli scenari che ormai sono sempre più aperti anche alla concorrenza di operatori di altri Stati.

Le esperienze già maturate nel settore riguardano le attività poste in campo dal Comitato Centrale dell'Albo, e quelle attivate da Associazioni e Confederazioni di categoria e che riguardano prevalentemente la formazione di diversi profili professionali dalle attività manageriali a quelle di tecnico-logistico, giuridico-amministrativo, esperti di telematica applicata, esperti di certificazione per la sicurezza, ecc.

Aiutare le imprese a rinnovarsi, anche attraverso lo strumento della formazione, è un dovere preciso di chi governa il Paese. Favorire l'inserimento anche delle imprese di autotrasporto nei percorsi di formazione diviene una componente fondamentale di un Piano mirato alla crescita e alla competitività delle imprese. Per questo è fondamentale fare in modo che ci siano risorse, finalizzate per una formazione strutturale.

Le esperienze maturate sulle attività di formazione nel settore dell'autotrasporto sono state diverse ed oggi registra i seguenti campi di attività:

- corsi di formazione manageriale
- corsi per perito logistico
- corsi giuridico/amministrativo
- corsi per la telematica applicata
- corsi per la formazione addetti al controllo su strada
- corsi di formazione per conducenti nelle diverse articolazioni
- corsi per funzionari provinciali
- corsi per la formazione di auditor e lead auditor per la certificazione di qualità.

Sono stati formati ad oggi circa 4.000 profili, e l'impegno per i prossimi anni necessita di "strutturare" un processo formativo che deve cogliere il valore aggiunto delle esperienze già maturate e creare le condizioni per "allargare" il raggio di azione delle iniziative "permeando" anche sul piano culturale il mondo delle imprese, quello dei saperi, quello sociale (per i temi che riguardano soprattutto la sicurezza) e quello del tessuto economico attraverso il miglioramento della competitività delle aziende di autotrasporto. Il programma di formazione integrato sarà impostato nella logica di pervenire ad un progetto di sviluppo diffuso formativo integrando e affinando il materiale didattico a misura da essere utilizzato utilizzando la realizzanda piattaforma telematica.

Il processo formativo va articolato su tre livelli:

- Focalizzazione dei temi aziendali che presentano il maggiore fattore di criticità. Per questo risultano evidenti:
 - a) il quadro delle norme e delle regole che non sempre sono lette e/o conosciute dalle aziende per la loro migliore posizione rispetto al committente, al cliente e soprattutto ai fini della sicurezza, nonché l'impatto che le stesse determinano sui processi

organizzativi;

- b) la utilizzazione di strumenti operativi quali il cronotachigrafo;
- c) il processo di formazione dei costi nelle imprese e analisi per un loro monitoraggio;
- d) i sistemi telematici ed informatici capaci di migliorare il processo di attività aziendali;
- e) formazione ai fini della sicurezza e dei controlli

Le finalità di un programma formativo strutturato sono così sintetizzabili

- favorire il miglioramento del settore;
- costituire il nucleo di indirizzo per tutte le iniziative formative sul territorio nazionale;
- attivare collaborazioni con la rete delle organizzazioni/iniziative esistenti;
- sviluppare il confronto e le collaborazioni con Enti, Università e Scuole nazionali ed estere di formazione;
- migliorare i processi formativi avviati e quelli che sono ritenuti necessari;
- qualificare gli attuali ed i futuri centri di erogazione formativa mediante la certificazione degli stessi (definizione delle procedure di certificazione);
- formare funzionari delle organizzazioni pubbliche che mette in campo politiche di logistica pubblica e per trasporti;
- produrre strumenti didattici da utilizzare nei programmi formativi applicando piattaforme interattive polimediali (simulatori ecc).

Contesto di riferimento

Sulla base del successo delle pregresse attività formative svolte è necessario rafforzare ulteriormente l'uso di strumenti tecnologici di supporto alla formazione, a tal fine per la pianificazione delle prossime attività formative, intende adottare una soluzione tecnologica basata su di una piattaforma di formazione integrata gestibile in completa autonomia, con la quale:

- creare percorsi di formazione on-demand dedicati ai diversi profili da formare
- gestire le sessioni di videoconferenza "live"
- registrare le sessioni di videoconferenza "live" e renderle disponibili e ricercabili in un apposito repository virtuale
- realizzare dalle sessioni formative presenziali contenuti formativi accessibili on-demand dalla piattaforma
- profilare gli utenti in base alle proprie competenze in ingresso e in uscita attraverso la somministrazione di opportuni questionari
- monitorare i risultati formativi raggiunti dagli utenti

- gestire strumenti di interazione tra gli utenti (forum, comunità di pratica,...) per attivare processi di apprendimento collaborativo.

11.5. Analisi costi e fiscalità delle imprese di autotrasporto

Il Comitato Centrale dell'Albo nel corso degli anni a partire dal 2001 ha effettuato una analisi puntuale sul calcolo dei costi operativi delle aziende di autotrasporto che prevede che un veicolo di 44 tonn. in un anno percorre 100.000 km.

L'obiettivo del lavoro è quello di operare un benchmarking sui livelli di costo del settore dell'autotrasporto tra i diversi paesi europei ("vecchia" e "nuova" Europa) misurato su un veicolo di portata 44 tonn che in un anno percorre 100.000 km e che opera in condizioni di sana ed efficiente gestione.

Il veicolo considerato è "tutto nuovo" ed i costi di esercizio vengono calcolati sul ciclo di vita utile per le voci ammortamento e manutenzione del veicolo; il gasolio viene considerato al prezzo praticato alla pompa.

Inoltre le aziende operano nel rispetto della piena regolarità contributiva per quanto riguarda il conducente.

È stato più volte sottolineato il virtuosismo del processo di formazione dei costi introducendo il concetto dei costi-orari, oltre che dei costi-km.

Il calcolo dei costi, ai fini del benchmarking, ha come finalità la comparazione con altri paesi europei considerando le medesime condizioni operative a velocità commerciali leggermente variabili, ma a percorrenze invariate.

Viceversa, per il calcolo dei costi operativi, il sistema VEGA già messo a punto dal Comitato Centrale tiene conto di:

- velocità commerciale in relazione a specifici percorsi;
- consumi in relazione alle tipologie di veicoli;
- ammortamento e manutenzione considerando il valore del veicolo ed il ciclo di vita utile (il valore del veicolo ed il suo allestimento è specificato per filiere).

Per la parte che riguarda la fiscalità di settore si è aperto anche un analogo confronto con gli altri Paesi.

Parametri di costo considerati

<i>1. Acquisto veicolo su strada (a netto dei pneumatici)</i>
1.1 Acquisto
Trattori
Semirimorchio
1.2 Imposte (una tantum)
Totale Acquisto
<i>2. Assicurazioni</i>
2.1 RCA
2.2 Incendio e furto
2.3 Imposte
Totale Assicurazioni
<i>3. Tassazione del veicolo</i>
3.1 Tassa di possesso
Totale Tassazione veicolo
4. Pneumatici
4.1 Trattore
4.2 Semirimorchio
Totale Pneumatici
<i>5. Costo carburante (euro*litro)*</i>
5.1 Prezzo industriale
5.2 Imposta di fabbricazione
Totale Carburante (al netto di IVA)
<i>6. Manutenzione e riparazione</i>
6.1 Mano d'opera
6.2 Ricambi
6.3 Lubrificanti
Totale Manutenzione e riparazione
<i>7. Pedaggi autostradali (Euro/km)</i>
7.1 Pedaggi autostradali
Totale Pedaggi autostradali
<i>8. Costi conducente</i>
8.1 Costi conducente
Totale costi conducente
TOTALE GENERALE

	CONFRONTO DEI COSTI CHILOMETRICI DI ESERCIZIO														
	ITALIA			AUSTRIA			FRANCIA			GERMANIA			POLONIA		
	Anno 2008 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2010 (48km/h)	Anno 2008 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2008 (55 km/h)	Anno 2010 (55 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2008 (55 km/h)	Anno 2010 (55 km/h)	Anno 2010 (50km/h)	Anno 2008 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)
<u>1. Acquisto veicolo su strada (a netto dei pneumatici)</u>															
1.1 Acquisto															
Trattori	0,216	0,221	0,230	0,162	0,165	0,165	0,160	0,163	0,199	0,146	0,148	0,181	0,170	0,177	0,177
Semirimorchio	0,059	0,060	0,062	0,053	0,054	0,054	0,058	0,058	0,071	0,050	0,051	0,062	0,059	0,061	0,061
1.2 Imposte (una tantum)	0,002	0,002	0,002	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale Acquisto	0,277	0,283	0,295	0,215	0,219	0,219	0,218	0,222	0,271	0,196	0,199	0,243	0,229	0,238	0,238
<u>2. Assicurazioni</u>															
2.1 RCA	0,057	0,057	0,059	0,037	0,038	0,038	0,028	0,028	0,034	0,034	0,035	0,043	0,031	0,032	0,032
2.2 Incendio e furto	0,015	0,017	0,017	0,000	0,000	0,000	0,013	0,013	0,016	0,012	0,012	0,015	0,011	0,011	0,011
2.3 Imposte	0,013	0,014	0,015	0,004	0,004	0,004	0,022	0,022	0,027	0,007	0,008	0,009	0,000	0,000	0,000
Totale Assicurazioni	0,086	0,088	0,091	0,042	0,042	0,042	0,063	0,064	0,078	0,054	0,055	0,067	0,041	0,043	0,043
<u>3. Tassazione del veicolo</u>															
3.1 Tassa	0,007	0,008	0,008	0,028	0,028	0,028	0,007	0,007	0,008	0,008	0,008	0,010	0,009	0,009	0,009
3.2 Eurovignette (**)	0,000	0,000	0,000	0,012	0,013	0,014	0,000	0,000	0,000	0,011	0,011	0,014	0,000	0,000	0,000
Totale Tassazione veicolo	0,007	0,008	0,008	0,040	0,041	0,042	0,007	0,007	0,008	0,020	0,020	0,024	0,009	0,009	0,009
<u>4. Pneumatici</u>															
4.1 Trattore	0,061	0,062	0,062	0,043	0,044	0,044	0,037	0,037	0,037	0,050	0,051	0,051	0,029	0,030	0,030
4.2 Semirimorchio	0,069	0,071	0,071	0,050	0,051	0,051	0,043	0,044	0,044	0,059	0,059	0,059	0,034	0,035	0,035
Totale Pneumatici	0,130	0,132	0,132	0,093	0,094	0,094	0,080	0,081	0,081	0,109	0,110	0,110	0,063	0,065	0,065
<u>5. Costo carburante (euro/litro)*</u>															
5.1 Prezzo industriale	0,181	0,175	0,175	0,168	0,191	0,191	0,162	0,176	0,176	0,168	0,189	0,189	0,168	0,190	0,190
5.2 Imposta di fabbricazione	0,139	0,140	0,140	0,119	0,133	0,133	0,139	0,150	0,150	0,155	0,174	0,174	0,106	0,121	0,121
Totale Carburante (al netto di IVA)	0,320	0,315	0,315	0,287	0,325	0,325	0,300	0,326	0,326	0,323	0,363	0,363	0,274	0,311	0,311
<u>6. Manutenzione e riparazione</u>															
6.1 Mano d'opera	0,024	0,024	0,025	0,028	0,029	0,029	0,026	0,026	0,032	0,025	0,025	0,031	0,017	0,018	0,018
6.2 Ricambi	0,039	0,039	0,041	0,030	0,030	0,030	0,027	0,027	0,033	0,023	0,024	0,029	0,020	0,021	0,021
6.3 Lubrificanti	0,008	0,008	0,008	0,003	0,003	0,003	0,002	0,002	0,003	0,003	0,003	0,004	0,003	0,003	0,003
Totale Manutenzione e riparazione	0,071	0,071	0,074	0,061	0,062	0,062	0,055	0,056	0,068	0,052	0,052	0,064	0,040	0,042	0,042
<u>7. Pedaggi autostradali (Euro/km)</u>															
7.1 Pedaggi autostradali	0,114	0,131	0,127	0,169	0,172	0,160	0,050	0,051	0,056	0,109	0,111	0,126	0,102	0,106	0,099
Totale Pedaggi autostradali	0,114	0,131	0,127	0,169	0,172	0,160	0,050	0,051	0,056	0,109	0,111	0,126	0,102	0,106	0,099
<u>8. Costi conducente</u>															
8.1 Costi conducente	0,515	0,515	0,536	0,511	0,511	0,511	0,515	0,515	0,629	0,436	0,436	0,533	0,240	0,240	0,240
Totale Costi conducente	0,515	0,515	0,536	0,511	0,511	0,511	0,515	0,515	0,629	0,436	0,436	0,533	0,240	0,240	0,240
TOTALE GENERALE	1,519	1,542	1,579	1,417	1,466	1,455	1,288	1,321	1,518	1,298	1,346	1,530	0,997	1,054	1,047

CONFRONTO DEI COSTI CHILOMETRICI DI ESERCIZIO												
	SLOVENIA			SPAGNA			UNGHERIA			ROMANIA		
	Anno 2008 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2008 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2008 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2008 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)	Anno 2010 (50 km/h)
1. Acquisto veicolo su strada (a netto dei pneumatici)												
1.1 Acquisto												
Trattori	0,185	0,191	0,191	0,171	0,174	0,174	0,202	0,212	0,212	0,163	0,174	0,174
Semirimorchio	0,066	0,068	0,068	0,058	0,059	0,059	0,070	0,074	0,074	0,053	0,056	0,056
1.2 Imposte (una tantum)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale Acquisto	0,251	0,259	0,259	0,228	0,233	0,233	0,272	0,286	0,286	0,216	0,230	0,230
2. Assicurazioni												
2.1 RCA	0,028	0,029	0,029	0,029	0,030	0,030	0,029	0,030	0,030	0,022	0,023	0,023
2.2 Incendio e furto	0,025	0,026	0,026	0,013	0,013	0,013	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
2.3 Imposte	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,003	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale Assicurazioni	0,056	0,058	0,058	0,045	0,046	0,046	0,029	0,030	0,030	0,022	0,023	0,023
3. Tassazione del veicolo												
3.1 Tassa	0,036	0,037	0,037	0,009	0,009	0,009	0,011	0,012	0,012	0,002	0,002	0,002
3.2 Eurovignette (**)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Totale Tassazione veicolo	0,036	0,037	0,037	0,009	0,009	0,009	0,011	0,012	0,012	0,002	0,002	0,002
4. Pneumatici												
4.1 Trattore	0,034	0,036	0,036	0,044	0,045	0,045	0,034	0,036	0,036	0,024	0,026	0,026
4.2 Semirimorchio	0,040	0,041	0,041	0,051	0,052	0,052	0,040	0,042	0,042	0,028	0,030	0,030
Totale Pneumatici	0,075	0,077	0,077	0,095	0,097	0,097	0,075	0,078	0,078	0,052	0,056	0,056
5. Costo carburante (euro/litro)*												
5.1 Prezzo industriale	0,165	0,208	0,208	0,175	0,216	0,216	0,175	0,208	0,208	0,195	0,214	0,214
5.2 Imposta di fabbricazione	0,102	0,127	0,127	0,096	0,116	0,116	0,116	0,139	0,139	0,086	0,096	0,096
Totale Carburante (al netto di IVA)	0,267	0,336	0,336	0,271	0,333	0,333	0,290	0,347	0,347	0,281	0,311	0,311
6. Manutenzione e riparazione												
6.1 Mano d'opera	0,024	0,025	0,025	0,022	0,023	0,023	0,022	0,023	0,023	0,018	0,019	0,019
6.2 Ricambi	0,025	0,026	0,026	0,027	0,028	0,028	0,025	0,026	0,026	0,019	0,021	0,021
6.3 Lubrificanti	0,002	0,002	0,002	0,003	0,003	0,003	0,002	0,002	0,002	0,001	0,001	0,001
Totale Manutenzione e riparazione	0,051	0,053	0,053	0,053	0,054	0,054	0,049	0,051	0,051	0,038	0,041	0,041
7. Pedaggi autostradali (Euro/km)												
7.1 Pedaggi autostradali	0,044	0,045	0,040	0,028	0,029	0,026	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002
Totale Pedaggi autostradali	0,044	0,045	0,040	0,028	0,029	0,026	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002
8. Costi conducente												
8.1 Costi conducente	0,367	0,367	0,367	0,408	0,408	0,408	0,283	0,283	0,283	0,222	0,222	0,222
Totale Costi conducente	0,367	0,367	0,367	0,408	0,408	0,408	0,283	0,283	0,283	0,222	0,222	0,222
TOTALE GENERALE	1,147	1,232	1,227	1,137	1,208	1,206	1,011	1,089	1,089	0,835	0,887	0,887

Per l'anno 2010 il calcolo dei costi per l'Italia ed il confronto con gli altri paesi evidenzia ancora un primo posto per l'Italia.

I differenziali tra i due blocchi di Paesi -vecchia e nuova Europa- restano ancora molto netti anche se alcuni Paesi, come la Slovenia, si stanno gradualmente avvicinando alla media dei costi fatti registrare dalle aziende della vecchia Europa.

Livello dei costi al 2010 per km

Italia : 1.579

Austria: 1.455

Francia: 1.518

Germania: 1.530

Polonia: 1.047

Slovenia: 1.227

Spagna: 1.206

Ungheria: 1.089

Romania: 0.887

Come già segnalato, resta alto il differenziale soprattutto tra Paesi come Italia-Germania-Francia e Romania-Ungheria-Polonia

A fare la differenza tra i Paesi sono soprattutto i costi del conducente e del carburante.

Per quanto riguarda l'Italia, resta capofila per il livello di costi-km, ma come più volte sottolineato ciò è dovuto soprattutto alla già alta velocità commerciale, che abbassa la produttività delle risorse dirette veicolo-conducente.

Il costo del gasolio resta comunque una variabile fortemente dipendente dalle condizioni di mercato.

La documentazione oggetto del presente Report costituisce l'aggiornamento al 1 gennaio 2010 di uno studio relativo alle tipologie di costo del lavoro e degli oneri fiscali.

Il monitoraggio degli aspetti fiscali e del costo del lavoro connessi all'esercizio delle attività di autotrasporto da parte degli operatori di settore comprende anche qui, nove Paesi europei, quali: Italia, Germania, Francia, Spagna, Slovenia, Austria, Ungheria, Polonia e Romania.

La finalità dello studio è quella di verificare se ed in quale misura le società di autotrasporto italiane, sulla base anche delle analisi di benchmarking inerenti il costo del lavoro ed i livelli dell'imposizione fiscale a cui sono assoggettati, soffrono di uno svantaggio competitivo rispetto agli

operatori dello stesso settore degli altri Paesi oggetto di indagine con i quali si trovano a doversi confrontare.

Ai fini dello studio del posizionamento competitivo delle imprese operanti nel settore dell'autotrasporto di merci su strada, sono state raccolte ed analizzate informazioni inerenti, principalmente, il livello di fatturato, i costi del personale e gli oneri fiscali di un campione di imprese selezionato in nove diversi Paesi europei.

I risultati delle indagini presso le aziende di autotrasporto merci su strada

Dopo aver identificato e messo a confronto le diverse aliquote che concorrono a determinare il carico fiscale sulle aziende, l'indagine è proseguita focalizzando, innanzitutto, i valori dei costi e dei fatturati in considerazione di quanto già elaborato negli anni precedenti e verificati a campione nell'aggiornamento al 01.01.2010, considerando anche gli indicatori economici dei singoli Paesi, come quelli del PIL.

Successivamente sono stati evidenziati i risultati ante imposte e, tenendo conto delle aliquote IRES – IRAP – IRPEF (per le ditte individuali), il livello dell'incidenza fiscale sul reddito ante imposte.

Questa analisi è stata operata mettendo a confronto le aziende che, nei diversi Paesi, risultano appartenere a quattro distinte classi dimensionali, rispettivamente:

- I Classe: imprese monoveicolari (1 addetto – 1 veicolo)
- II Classe: imprese che dispongono fino a 3 veicoli
- III Classe: imprese che dispongono fino a 5 veicoli
- IV Classe: imprese con oltre 10 veicoli.

I singoli elementi informativi derivati dall'indagine, sono distinti per società di capitali e ditte individuali.

Figura 1 – Il fatturato delle aziende di autotrasporto della I Classe

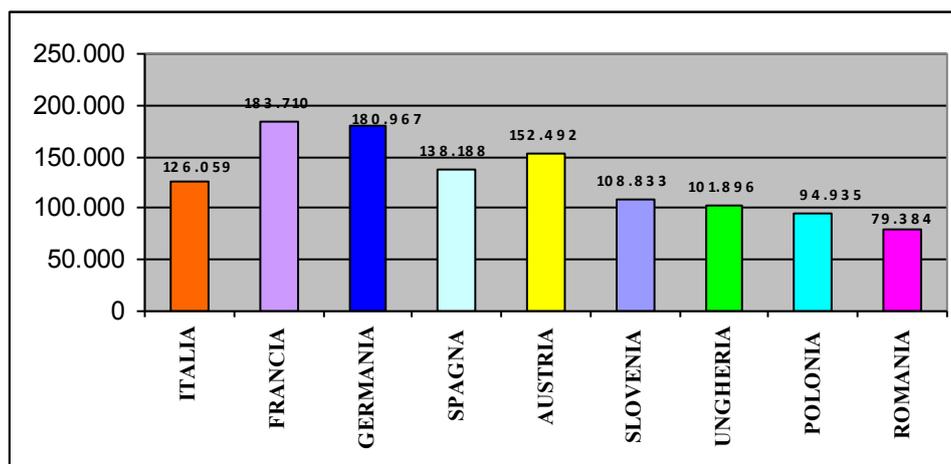


Figura 2 – Il fatturato delle aziende di autotrasporto della II Classe

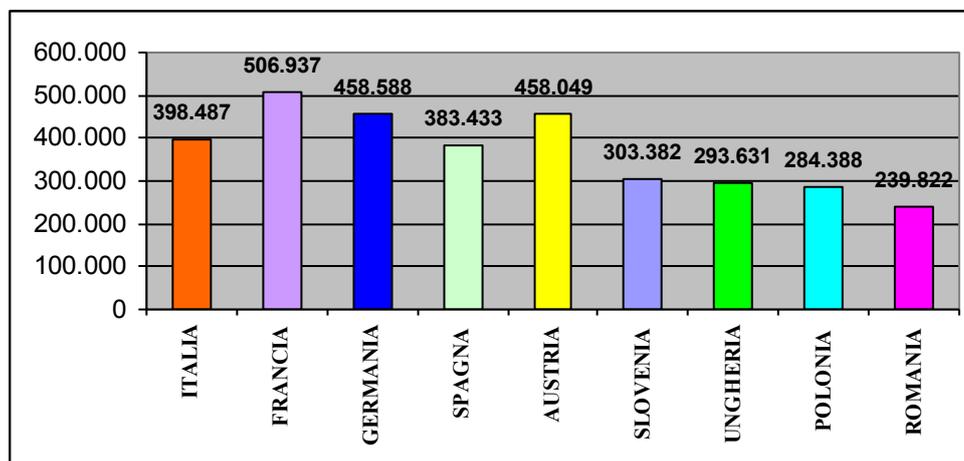


Figura 3 – Il fatturato delle aziende di autotrasporto della III Classe

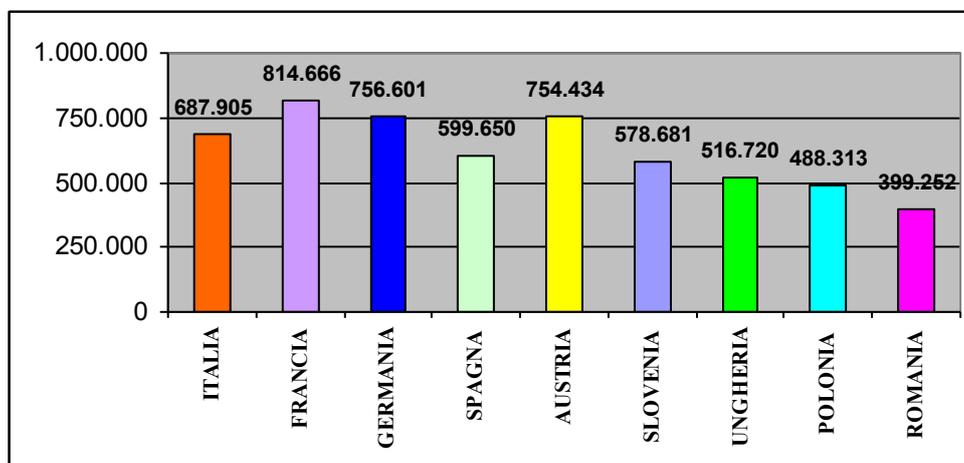
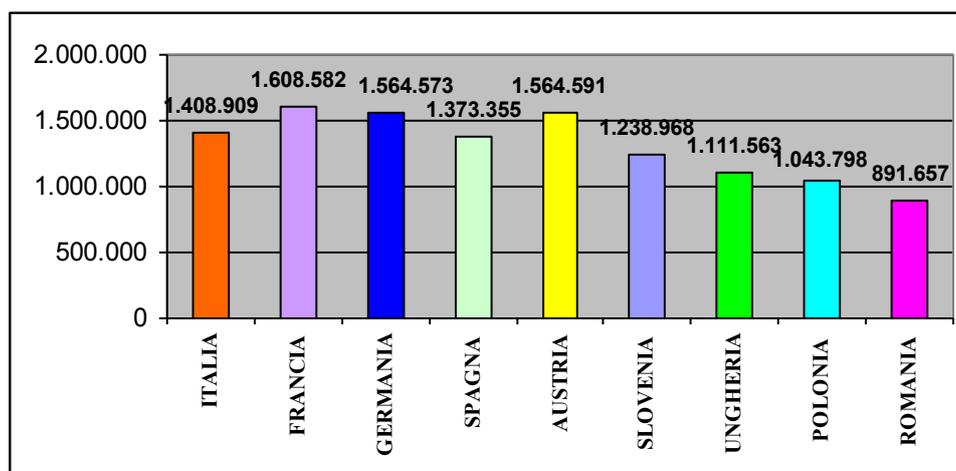


Figura 4 – Il fatturato delle aziende di autotrasporto della IV Classe



Lo scostamento del fatturato delle aziende italiane, rispetto ai valori medi di classe è particolarmente significativo in corrispondenza delle imprese monoveicolari, per le quali tale scostamento raggiunge un $- 2,74\%$, valore che aumenta considerevolmente, arrivando a $- 31,38\%$ se lo si calcola rispetto al paese con le aziende aventi le migliori performaces in termini di fatturato, che risulta essere per tutte le classi la Francia.

La distanza che separa, in termini di fatturato, le aziende italiane da quelle europee poste a base del confronto, si annulla nel passaggio dalla prima alla seconda classe, raggiungendo un $+10,63\%$, portandosi in corrispondenza della terza classe, ma si riduce ad un $+ 7,40\%$ per la quarta classe. Questo per quanto riguarda il confronto operato rispetto al valore medio del fatturato europeo di classe.

Se invece si opera il confronto tra le aziende italiane e quelle estere più performanti, cioè le aziende francesi, il divario –seppur decrescente tra la prima e la quarta classe– rimane comunque non inferiore al $12,41\%$ registrato in corrispondenza della quarta classe (tab.1).

In pratica, in tutte e quattro le classi dimensionali prese in considerazione, sono le aziende francesi, quelle tedesche ed austriache ad occupare, nell'ordine le tre posizioni della classifica per fatturato; le ultime quattro posizioni sono occupate sempre rispettivamente dalla Slovenia, dall'Ungheria, Polonia ed Romania, mentre Italia si attesta in quarta posizione, come illustra la Tab.6.

L'imposizione fiscale e la sua incidenza sul reddito ante imposte delle società

Il modello di incidenza delle imposte sulle società di capitale (il cui schema è stato riportato nella premessa metodologica), redatto secondo i principi della IV direttiva CEE, è stato utilizzato per delineare come le diverse forme di prelievo fiscale incidono sulla redditività delle aziende di

autotrasporto in Italia, Francia, Germania, Spagna, Austria, Slovenia, Ungheria, Polonia e Romania: obiettivo in realtà complesso da raggiungere pienamente, nel senso che la comparabilità non può essere “totale”, partendo da basi diverse, sia in ordine alla forte differenziazione dei sistemi fiscali nazionali, che relativamente ai diversi profili operativi delle aziende.

Riguardo al primo fattore, va infatti tenuto presente che uno degli elementi che costituisce oggettivo ostacolo alla completa comparabilità fiscale è il fatto che il Trattato dell'UE prevede l'armonizzazione solo per le imposte indirette. La mancanza di norme espresse che prescrivono il coordinamento delle imposte dirette trova la sua base nella originaria convinzione che tali imposte costituiscano uno strumento di politica sociale e di redistribuzione del reddito che compete esclusivamente ai singoli Paesi membri.

La differenziazione dei sistemi fiscali, almeno per quanto riguarda le imposte dirette, ha reso abbastanza complesso il lavoro di analisi e di comparazione dei diversi sistemi di tassazione vigenti nel settore dell'autotrasporto. Nonostante queste difficoltà, si è cercato di rendere i risultati dell'indagine il più omogenei possibile, allo scopo di delineare un “percorso di analisi” che consentisse di rendere virtuosi tutti gli sforzi che si stanno facendo per migliorare la competitività dell'autotrasporto e più in generale dell'economia italiana. In altri termini, l'obiettivo ultimo del benchmarking della fiscalità di settore è stato quello di verificare se allo stato attuale, sulla base dei risultati delle analisi operate, sussistano margini di manovra sui quali far leva per accrescere la competitività delle imprese italiane di autotrasporto, considerato che dalle analisi sul versante della comparazione e del monitoraggio dei costi operativi, è risultato che l'Italia, rispetto agli altri otto Paesi europei per i quali tale analisi è stata compiuta, continua a presentare i più elevati livelli di costo della produzione.

In ordine al secondo fattore, va sottolineato che sia nel corso delle attività propedeutiche all'indagine (di individuazione e selezione del campione d'imprese) che nella successiva analisi dei bilanci, sono emerse non trascurabili variabili di natura strutturale e funzionale che “pesano” sulle valutazioni comparate di carattere fiscale.

Innanzitutto le aziende italiane sono risultate non presentare, anche all'interno della stessa classe dimensionale, un analogo rapporto tra numero di addetti (autisti) e numero di veicoli; ciò ha complicato non poco il lavoro di definizione dei cluster dimensionali rispetto ai quali condurre l'indagine, per la evidente necessità di pervenire a cluster che fossero, al proprio interno, quanto più omogenei possibile in termini di indici di struttura espressi.

Inoltre, anche sotto il profilo della produttività economica, misurata rapportando il fatturato al veicolo, sono emerse anomalie la cui spiegazione risiede, come è emerso dall'analisi dei bilanci, nel fatto che molto spesso le aziende di autotrasporto in realtà espletano una molteplicità di attività. Si è

reso quindi necessario un ulteriore screening, selezionando tra le aziende di cui abbiamo esaminato il conto economico, solo quelle che non presentano attività “spurie”, in modo da poter effettuare una comparazione internazionale su base omogenea.

Infine vanno sottolineate, perché particolarmente significative proprio sul piano dell’analisi di competitività comparata, le difficoltà incontrate nel selezionare aziende estere, in particolare di nazionalità francese e tedesca, che appartenessero alle prime due classi dimensionali considerate nell’indagine, cioè quella costituita dalle imprese monoveicolari e quella delle imprese fino a 3 veicoli. Una difficoltà che, ove possibile, rende ancor più acuto il ben noto problema della frammentazione dell’impresa italiana di autotrasporto merci, che da un lato è concausa della sua scarsa redditività, dall’altro non trova riscontro sul piano internazionale, in particolare in quei paesi, come Francia e Germania, che in tutte le analisi internazionali rappresentano il nostro primario termine di paragone.

Il benchmarking sul fatturato e sui costi, di cui già si è detto, non lascia dubbi sul nodo gordiano che affligge l’autotrasporto italiano: compresso tra entrate modeste e spese consistenti il settore non riesce a marginare ed è prioritariamente questo il problema a cui va trovata soluzione, e ciò a prescindere dal peso della fiscalità, nel senso che più delle aliquote –o più propriamente del valore dell’incidenza fiscale sul risultato ante imposte– è proprio quest’ultimo che rappresenta l’elemento di maggior differenziazione sul piano del confronto internazionale.

In altri termini quello che è importante sottolineare e che emerge con grande chiarezza dall’analisi condotta, è l’inefficacia di una manovra di carattere esclusivamente fiscale a sostegno della competitività di settore, che va ricercata e perseguita mettendo in campo altri strumenti attraverso i quali le imprese di autotrasporto italiane possano innanzitutto vedere accrescere i loro fatturati. Su questo aspetto di tornerà più diffusamente in seguito.

Tornando al confronto più propriamente fiscale, l’applicazione delle diverse aliquote agli imponibili aziendali, nella situazione di non contabilizzazione dei ristorni, determinando per l’Italia la negatività del risultato ante imposte in tutte e quattro le diverse classi dimensionali d’imprese, mentre grazie ai ristorni, le imprese appartenenti alla I classe riescono a ridurre fortemente le perdite, anche se chiudono con un risultato d’esercizio negativo, mentre le altre ottengono redditi positivi. Ciò comporta il non pagamento dell’imposta sul reddito, a fronte della corresponsione dei soli importi relativi alle imposte locali (IRAP) che, come è noto, a differenza della prima, agiscono sul risultato della somma algebrica tra il valore della produzione ed i costi della produzione, senza tener conto dell’abbattimento del valore della produzione determinato dai costi del personale. Per sua stessa struttura quindi, l’IRAP finisce per penalizzare le imprese in misura tanto maggiore quanto più grande è il numero di dipendenti di cui dispongono.

12. LE POLITICHE DI CITY LOGISTICS

La mobilità delle persone e delle merci è largamente riconosciuta quale presupposto imprescindibile per la crescita economica e lo sviluppo della società, elemento strategico per lo sviluppo competitivo di città e regioni e diritto fondamentale delle collettività. Nel contesto europeo i trasporti costituiscono uno dei settori economici più rilevanti ma, anche, uno dei principali fattori di deterioramento della qualità ambientale e della vivibilità, soprattutto nelle grandi aree urbane: inquinamento atmosferico e acustico, consumo di fonti energetiche non rinnovabili, consumo di suolo, congestione, incidentalità sono tra i principali costi ambientali connessi ai trasporti.

Il 70% della popolazione dell'Unione Europea vive nelle città che producono l'85% del PIL complessivo scontando costi enormi legati alla congestione che, solo in Italia, vale 9MLD €. In questo contesto i trasporti costituiscono la principale fonte di emissioni di PM10 e PM2.5, le cosiddette polveri sottili che sono tra i principali agenti inquinanti estremamente dannosi alla salute. C'è dunque una reale esigenza di integrare le politiche di gestione del traffico con quelle di gestione della qualità dell'aria e di una pianificazione integrata delle azioni e delle misure che coinvolge tutti gli attori portatori d'interesse. Tra queste politiche di gestione della mobilità urbana è ormai evidente la necessità di sviluppare nuove forme di accessibilità ai centri cittadini – con particolare attenzione alle città d'arte ed alle aree con particolare vocazione turistica – in modo da ottimizzare gli spostamenti contemporaneamente favorendo l'utilizzo di veicoli con elevati standard di eco-sostenibilità. In tale contesto la mobilità delle merci gioca senza dubbio un ruolo di primo piano per lo sviluppo locale se percepita come opportunità di sviluppo e non come problema ambientale.

A livello italiano, l'entità del trasporto di merci in ambito urbano/locale – fondamentalmente identificabile con i trasferimenti che avvengono su distanze non superiori ai 50 km - ammonta, su base annua, a 606 milioni di tonnellate ed a 12,5 miliardi di tonn.*km, pari, rispettivamente al 48,8% ed al 7,2% dell'intero autotrasporto merci nazionale. Il conto terzi a livello complessivo (l'intero autotrasporto merci nazionale) assorbe circa il 61% delle tonnellate trasportate e l'86% delle tonn.*km prodotte, in ambito urbano/locale scende, nell'ordine, al 40,5% ed al 45,1%.

Le trasformazioni che hanno interessato i sistemi distributivi primari, dai fornitori agli impianti di produzione e da questi ai depositi centrali e/o periferici, si sono propagate anche ai sistemi distributivi secondari, tipicamente quelli che assicurano l'approvvigionamento dei punti vendita, siano essi negozi di vicinato che medie e grandi superfici di vendita.

Uno dei cambiamenti più rilevanti è rappresentato dal progressivo aumento della frequenza dei rifornimenti ai punti vendita, per: ridurre il capitale immobilizzato in scorte, in modo da diminuire i conseguenti oneri finanziari; ridurre gli spazi necessari per lo stoccaggio dei prodotti in modo da

diminuire, a parità di vendite, le aree necessarie per svolgere l'attività commerciale, comprimendo i relativi costi (va tenuto presente, ad esempio, che l'affitto delle superfici rappresenta circa un terzo dei costi totali di gestione dei supermercati urbani); trasformare gli spazi in precedenza adibiti a magazzini in spazi destinati ad attività di vendita. Questo consente di incrementare la gamma di prodotti offerti e quindi aumentare il fatturato/redditività del Punto Vendita per unità di superficie complessiva; ridurre i rischi di invenduto, rischi particolarmente avvertiti nei comparti a più forte innovazione tecnologica (elettronica, HI-FI, foto-cine, ecc.) o più soggetti al fattore moda (abbigliamento, pelletteria, profumeria, ecc.).

All'aumento di frequenza delle consegne ha quindi corrisposto una riduzione dei quantitativi delle singole consegne. L'effetto congiunto di queste due tendenze determina un maggior traffico di distribuzione; genera ulteriori elementi di conflittualità tra la componente passeggeri e quella merci della mobilità urbana, sia relativamente alla circolazione che alla sosta; concorre ad alimentare la congestione e l'inquinamento in ambito urbano.

Il 28 marzo 2011 la Commissione europea ha adottato il nuovo Libro bianco sui trasporti con una strategia di ampio respiro e dal lungo orizzonte temporale fino al 2050 con uno specifico focus sulle città e sulle conurbazioni complesse. Anche i trasporti dovranno fare la loro parte ed il documento individua tre obiettivi per abbattere le emissioni che si dovranno ridurre del 60%: migliorare l'efficienza dei veicoli mediante l'uso di carburanti e sistemi di alimentazione sostenibili, ottimizzare le prestazioni della catena logistica multimodale e puntare sull'uso efficiente delle infrastrutture grazie ai sistemi di gestione informatizzata del traffico.

12.1. Le caratteristiche del traffico urbano di merci

Per poter caratterizzare il traffico urbano delle merci è necessario definire, innanzitutto, il contesto "logistico" del problema per poi prendere in esame le principali variabili utili a qualificarlo e a descriverlo.

Il traffico urbano di merci risulta generato da differenti ambiti di domanda.

Escludendo il traffico di "attraversamento" che interessa soprattutto le tangenziali e i raccordi autostradali, si possono distinguere quattro principali tipologie di traffico commerciale in ambito urbano:

- i trasporti di commercianti, dettaglianti e artigiani che si approvvigionano direttamente presso i fornitori (mercati all'ingrosso, cash and carry, etc.), eseguiti in conto proprio;
- i cicli operativi di consegna e di raccolta da parte di grossisti, distributori, produttori verso operatori commerciali (negozi tradizionali, grande distribuzione, grossisti) e manifatturieri

(piccole e medie industrie collocate nella periferia dei centri urbani), nonché le consegne a domicilio, eseguiti in conto terzi;

- i trasporti di natura “strumentale” effettuati dagli artigiani, dalle imprese di pulizia e manutenzione, dai servizi di assistenza, etc. che utilizzano un mezzo proprio come strumento della propria attività;
- i trasporti relativi ai pubblici servizi (raccolta dei rifiuti, distribuzione postale).

Inoltre il trasporto urbano delle merci è un fenomeno caratterizzato da un’elevata complessità, dovuta alla grande eterogeneità delle diverse tipologie di merce trasportata.

Si possono distinguere diverse filiere logistiche che presentano peculiarità differenti a seconda della destinazione (consumi finali, attività artigianali, attività di servizio, reverse logistics, etc.), della categoria merceologica (valore unitario, rapporto peso/volume, deperibilità, pericolosità, etc.), delle caratteristiche della catena di approvvigionamento (produttore, centro distributivo, etc.) e della frammentarietà delle operazioni che compongono il ciclo distributivo.

La frequenza di consegna

Il numero e la frequenza delle consegne varia in funzione della merceologia trattata (alimentare deperibile o non deperibile, non-alimentare, corrispondenza, carburanti, rifiuti, etc.), della tipologia del punto di consegna (negozi tradizionali, punto vendita della grande distribuzione, bar, banche, uffici, etc.) e delle caratteristiche della relativa catena logistica. Esiste una specializzazione merceologica e di canale delle frequenze di consegna: nel caso dei prodotti deperibili (alimentari e non), farmaceutici, editoria, etc. il numero delle consegne settimanale è maggiore rispetto ai non deperibili, ai voluminosi, agli articoli ad alto valore, etc. così come è maggiore nel caso delle grandi superfici di vendita rispetto ai punti vendita tradizionali.

Tuttavia, la crescita del valore unitario delle aree urbane nonché le logiche del just in time mutuata dalla logistica industriale, hanno provocato la scomparsa degli spazi di stoccaggio presso i destinatari delle merci e la riduzione del volume medio di merce per consegna, con conseguente aumento della frequenza dei rifornimenti anche per merceologie non “time sensitive”.

Gli orari di consegna

Tutte le rilevazioni condotte nelle principali aree urbane europee evidenziano come la gran parte delle consegne in città avvenga la mattina, con picchi tra le 10.00 e le 11.00. Nel pomeriggio l’attività tende a ridursi notevolmente, pur in presenza di picchi di minori dimensioni di solito intorno alle 16.00-17.00, dopodiché l’attività distributiva si riduce drasticamente.

L'analisi per filiere logistiche evidenzia una ancor più netta prevalenza delle consegne nelle ore della mattina per i negozi alimentari, le edicole e gli esercizi di ristorazione, mentre quelle ai negozi di prodotti non alimentari tendono a spostarsi verso le ore centrali della mattinata. Anche le consegne dei corrieri espresso e delle poste avvengono soprattutto nelle prime ore del mattino, mentre i giri di raccolta sono distribuiti nell'arco dell'intera giornata lavorativa.

Le operazioni di carico/scarico

I tempi di presa/consegna e, di conseguenza, l'occupazione delle piazzole per il carico/scarico, possono variare considerevolmente, essendo in relazione con la natura merceologica del prodotto, che condiziona ad esempio la dimensione del lotto medio o della difficoltà di movimentazione (si pensi ad esempio allo scarico delle mezzene appese o alla manovra di scambio delle autovetture da una bisarca), e con i problemi di viabilità e di sosta nei pressi del luogo di destino.

La grave carenza in molte città italiane di adeguate aree private dedicate allo carico/scarico merci situate al di fuori della sede stradale e delle sue pertinenze è forse, per ordine di importanza, la criticità principale evidenziata dagli operatori logistici (si stima che oltre l'80% delle consegne avvenga su area pubblica demaniale).

Quest'ultimo aspetto determina o aggrava il fenomeno delle soste in doppia fila che, oltre a rappresentare un'infrazione al codice della strada, limita la circolazione dei veicoli riducendo la capacità delle strade.

L'evoluzione della logistica distributiva

Le trasformazioni che hanno interessato i sistemi distributivi primari: dai fornitori agli impianti di produzione e da questi ai depositi centrali e/o periferici, si sono propagate anche ai sistemi distributivi secondari, tipicamente quelli che assicurano l'approvvigionamento dei punti vendita, siano essi negozi di vicinato che medie e grandi superfici di vendita. Uno dei cambiamenti più rilevanti è rappresentato dal *progressivo aumento della frequenza dei rifornimenti ai punti vendita*.

Questa evoluzione è stata promossa/imposta dalla tendenza dei punti vendita a ridurre i livelli di scorta dei prodotti commercializzati, al fine di:

- ridurre il capitale immobilizzato in scorte, in modo da diminuire i conseguenti oneri finanziari;
- ridurre gli spazi necessari per lo stoccaggio dei prodotti in modo da:
 - diminuire, a parità di vendite, le aree necessarie per svolgere l'attività commerciale, comprimendo i relativi costi (va tenuto presente ad esempio che l'affitto delle

superfici rappresenta circa un terzo dei costi totali di gestione dei supermercati urbani);

- trasformare gli spazi in precedenza adibiti a magazzini in spazi destinati ad attività di vendita. Questo consente di incrementare la gamma di prodotti offerti e quindi aumentare il fatturato/redditività del Punto Vendita per unità di superficie complessiva;
- ridurre i rischi di invenduto, rischi particolarmente avvertiti nei comparti a più forte innovazione tecnologica (elettronica, HI-FI, foto-cine, ecc.) o più soggetti al fattore moda (abbigliamento, pelletteria, profumeria, ecc.).

In linea generale, i fornitori sono venuti incontro ai *desiderata* dei Punti Vendita (anzi, in alcuni casi sono stati essi stessi a promuovere iniziative in tal senso, per essere più competitivi rispetto ai propri concorrenti), aumentando la frequenza delle consegne e riducendo, di conseguenza, i quantitativi delle singole consegne.

Le descritte caratteristiche evolutive del fenomeno in esame sono state rese fondamentalmente possibili dal fatto che in linea di massima i costi di consegna locale sono oggettivamente bassi (anche se con differenziazioni a seconda delle diverse filiere merceologiche) in assoluto e incidono in misura modesta sul prezzo finale del prodotto.

Il costo della consegna è in assoluto basso per due ragioni concomitanti:

- forte concorrenza fra i trasportatori, con conseguente abbattimento delle tariffe praticate, a causa della sovracapacità di trasporto rispetto alla domanda. Indubbiamente, tale sovracapacità è stata favorita anche dalla situazione di estrema frammentazione delle imprese di trasporto (gli operatori sono prevalentemente “padroncini”, situazione del tutto anomala rispetto alle altre principali nazioni europee);
- le tariffe del trasporto merci in generale e di quello urbano in particolare non corrispondono agli effettivi costi sociali indotti dal trasporto stesso. In altri termini, le tariffe non risentono, se non marginalmente, dei costi connessi a:
 - inquinamento acustico e atmosferico;
 - usura delle infrastrutture stradali (il transito di un autocarro medio comporta un’usura il manto stradale corrispondente a quella che determinerebbe il passaggio di diverse centinaia di autovetture);
 - tempo perso dagli utenti della strada in generale per intasamenti, code, (costi di congestione) ecc.

Ha altresì favorito il fenomeno, l'accesa competitività che si è venuta a creare fra i produttori/fra i grossisti a causa della generale stagnazione della domanda.

Questo ha spinto molti produttori e/o grossisti a sostenere in proprio buona parte dei maggiori costi connessi a più elevate frequenze di consegna, per poter mantenere o rafforzare la propria quota di mercato.

L'attuazione di questi obiettivi non può non passare attraverso la definizione degli ambiti esclusivi di intervento e di responsabilità, seppure nel rispetto delle autonomie locali, fra norme di indirizzo centrale fino alle singole ordinanze comunali passando attraverso il coordinamento delle regioni, coordinamento indispensabile se, come testimoniato sopra, il settore della logistica distributiva delle merci in ambito urbano ha sì un bacino di applicazione specifico (comunale e/o sovracomunale) ma impatti e rilevanza nazionale.

12.2. Quali azioni di indirizzo a livello nazionale

In relazione alla situazione economica generale ed in relazione agli obiettivi concordati nel protocollo di intesa è necessario che nella pianificazione di lungo periodo (PUM) ed in quella di breve, (PUT) le esigenze della distribuzione urbana delle merci trovino un' adeguata trattazione, rinviando, eventualmente, ulteriori approfondimenti e dettagli all'interno di specifici Piani Distribuzione Urbana (PDU). A questo proposito, per favorire la definizione di sistemi di mobilità urbana delle merci meno differenziati territorialmente, più efficienti, efficaci e sostenibili occorrono linee guida di intervento nazionali.

La regolazione della distribuzione urbana delle merci ha una valenza comunale o anche sovracomunale e quindi non può essere limitata alla semplice regolamentazione delle ZTL, anche se in molti casi potrà essere opportuno in una fase iniziale partire da queste per "tarare" il sistema.

Una prima linea di azione attiene, dunque, i provvedimenti normativi di diretta competenza statale (Codice della strada, in primis).

A tal proposito, si potrebbero predisporre le seguenti modifiche all'articolo 36 del Codice della Strada (D.Lgs. 285 /1992):

(comma 4) dove aggiungere il seguente periodo:

“I Piani Urbani del Traffico intervengono sulla regolamentazione della distribuzione urbana delle merci al fine di promuoverne l'efficacia per salvaguardare ed accresce la vitalità del tessuto economico-sociale delle città.”

(comma 6) dopo il primo periodo, inserire il seguente:

“Per quanto concerne la distribuzione urbana delle merci le direttive del Ministro delle Infrastrutture devono ispirarsi ai seguenti principi:

- promozione di un coordinamento concertato su macro regioni per formulare scenari compatibili con l'operatività e la capacità di investimento delle imprese;
- affermazione della neutralità degli interventi dal punto di vista della natura pubblica o privata degli operatori;
- contemperamento degli obiettivi di riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento atmosferico con le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;
- regolamentazione delle attività secondo criteri premianti/penalizzanti in funzione degli standard emissivi dei veicoli e delle modalità più o meno efficienti di impiego;
- stimolo al rinnovo graduale del parco veicolare verso più elevati standard ecologici, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica;
- individuazione delle categorie dei soggetti esentati dalle restrizioni, con particolare riferimento agli operatori di servizio di pubblica utilità, fra cui rientrano i titolari sia di licenze individuali che di autorizzazioni generali, verificando l'effettiva corrispondenza fra numero di esenzioni richieste e livelli di servizio svolto;
- facoltà per i mezzi rispondenti ai citati criteri premianti, di utilizzare assi viari di scorrimento dedicati alle merci, eventualmente coincidenti con le corsie preferenziali per il trasporto pubblico delle persone;
- promozione, e presidio anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, di reti di piazzole per il carico/scarico merci su aree da rendere disponibili liberandole dalla sosta delle auto attraverso la realizzazione di parcheggi in struttura.”

Una seconda linea di azione potrebbe prevedere un'azione di incentivazione /orientamento delle scelte dei singoli Enti Locali competenti, attraverso la subordinazione della possibilità di accesso ai finanziamenti per la mobilità sostenibile resi disponibili dalle Amministrazioni Centrali, all'approvazione ed adozione di un Piano della Distribuzione Urbana, all'interno del Piano Urbano della Mobilità (PUM), coerente con le sopra richiamate linee guida per la redazione dei PUT

A questo proposito, con alcune modifiche all'art. 22 della legge 240/2000, si potrebbe dare più forza ed incisività a tale importante strumento integrato di pianificazione.

Alle Regioni potrebbe essere affidato il compito di sviluppare ulteriormente nel dettaglio i principi nazionali esposti, di individuare (e classificare) le conurbazioni nel cui ambito promuovere obbligatoriamente i Piani Urbani della Mobilità, da attuare attraverso accordi con i Comuni e le categorie interessate, oltre che di contribuire, con proprie risorse, al meccanismo premiale di attribuzione dei finanziamenti ai Comuni.

12.3. I sistemi ITS come strumenti abilitanti al nuovo sistema di regole per la distribuzione urbana delle merci

Come è noto, la Direttiva 2010/40/UE, sul quadro generale per la diffusione dei sistemi intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, è stata approvata il 7 luglio 2010 dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dell'Unione Europea. La Direttiva è stata poi pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea in data 6 agosto 2010, con effetto dal 26 agosto 2010 e recepita dal nostro Paese con la bozza di D.Lgs di cui sopra.

Obiettivo della Direttiva è di istituire un quadro a sostegno della diffusione e dell'utilizzo di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) coordinati e coerenti nell'Unione, in particolare attraverso le frontiere tra gli Stati membri, e stabilisce le condizioni generali necessarie a tale scopo. Per la elaborazione e l'utilizzo di specifiche e norme, la Direttiva ha individuato quattro settori prioritari: l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità; la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci; le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (security) del trasporto; il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto. Tutti questi ambiti risultano assolutamente rilevanti per la distribuzione urbana delle merci (vedi Allegato 5).

Nella bozza di D.Lgs i riferimenti alle modalità di enforcement e monitoraggio del sistema urbano delle merci sono presenti Articolo 6 Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci (Settore d'intervento 1.b) al punto d) dove si richiede espressamente che i decreti di cui al comma 2, individuano idonee modalità per favorire da parte degli Enti locali la creazione di database per la gestione delle flotte regolamentate (quali, ad esempio: bus turistici, veicoli per la logistica urbana, trasporto collettivo) e veicoli autorizzati che accedono alle zone a traffico limitato, con particolare riferimento ai processi di accreditamento dei veicoli. Per quanto poi concerne la cantierabilità di queste azioni vale la pena di far riferimento all'intero Articolo 12 Relazioni che prevede che entro il 27 agosto 2012 la Presidenza del Consiglio dei Ministri comunica alla Commissione europea informazioni sulle azioni nazionali previste in materia di ITS per i successivi cinque anni, e adotta, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, un piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi ITS a medio termine. Successivamente, la Presidenza del Consiglio dei Ministri riferisce ogni tre anni alla Commissione in merito ai progressi compiuti nella diffusione delle azioni nell'ambito dei settori prioritari di intervento di cui all'articolo 2. Il piano nazionale per lo sviluppo dei sistemi ITS sarà aggiornato con cadenza triennale.

12.4. Conclusioni

Nell'affrontare complessivamente il tema della distribuzione urbana delle merci occorre avere la piena consapevolezza che si tratta di un'attività strategica a servizio della vitalità economica, della competitività e della qualità complessiva delle città italiane.

Come evidenziato nel Piano d'Azione Europeo sulla Mobilità urbana, nelle aree urbane vive circa il 70% della popolazione del Continente e viene prodotto l'85% del prodotto interno lordo. A differenza della produzione industriale, la produzione di servizi si concentra nei centri cittadini.

Il traffico delle merci in ambito urbano è un traffico necessario, un'attività a servizio di imprese e cittadini, esercitata da operatori privati, che richiede una regolamentazione pubblica per le significative ricadute positive che genera sulla collettività.

Il trasporto delle merci nelle città non deve essere, dunque, penalizzato, limitato o sacrificato, pena la morte della vita cittadina.

Occorre anche sgombrare definitivamente il campo dal pregiudizio ideologico che gli articolati bisogni di approvvigionamento di merci di imprese e persone possano essere più efficacemente soddisfatti limitando gli ambiti di attività dell'iniziativa privata o della concorrenza imprenditoriale, a favore di un intervento pubblico che si suppone erroneamente più ordinato e pulito.

Al fine di poter promuovere su tutto il territorio nazionale comuni ed efficaci linee di intervento nel settore, si potrebbero predisporre le seguenti modifiche all'articolo 36 del Codice della Strada (D.Lgs 285 /1992):

(comma 4) Aggiungere il seguente periodo:

“I Piani Urbani del Traffico intervengono sulla regolamentazione della distribuzione urbana delle merci al fine di promuoverne l'efficacia per salvaguardare ed accresce la vitalità del tessuto economico-sociale delle città.”

(comma 6) Dopo il primo periodo, inserire il seguente:

“Per quanto concerne la distribuzione urbana delle merci le direttive del Ministro delle Infrastrutture devono ispirarsi ai seguenti principi:

- *promozione di un coordinamento concertato su macro regioni per formulare scenari compatibili con l'operatività e la capacità di investimento delle imprese;*
- *affermazione della neutralità degli interventi dal punto di vista della natura pubblica o privata degli operatori;*
- *contemperamento degli obiettivi di riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento atmosferico con le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;*

- *regolamentazione delle attività secondo criteri premianti/penalizzanti in funzione degli standard emissivi dei veicoli e delle modalità più o meno efficienti di impiego;*
- *stimolo al rinnovo graduale del parco veicolare verso più elevati standard ecologici, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica;*
- *facoltà per i mezzi rispondenti ai citati criteri premianti, di utilizzare assi viari di scorrimento dedicati alle merci, eventualmente coincidenti con le corsie preferenziali per il trasporto pubblico delle persone;*
- *promozione, e presidio anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, di reti di piazzole per il carico/scarico merci su aree da rendere disponibili liberandole dalla sosta delle auto attraverso la realizzazione di parcheggi in struttura.”*

13. I VALICHI: UN TEMA SEMPRE ATTUALE

Il deficit infrastrutturale e il ritardo nella realizzazione dei corridoi rendono sempre attuale la questione dei **valichi alpini**, con deficit infrastrutturali e regolamentazioni che limitano la permeabilità della barriera alpina, rappresenta, da questo punto di vista, un prioritario ambito di intervento.

Confermare i progetti prioritari TEN-T che garantiscono l'ancoraggio dell'Italia all'Europa continentale, individuare alcuni porti strategici per l'accoglienza dei traffici, integrarli in maniera efficace con le reti di trasporto terrestre, gli interporti e le piastre logistiche, promuovere la comodità e le autostrade del mare, migliorando i collegamenti di "ultimo miglio" e potenziando le infrastrutture portuali dedicate a quella tipologia di traffici marittimi, sono passaggi irrinunciabili per avviare la richiamata centralità della logistica.

Le **reti TEN-T** sono una priorità per il Paese che va sostenuta con forza anche sul piano finanziario per rispettare i benefici definiti dal Regolamento UE 913/2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.

Il Regolamento individua alcuni Corridoi internazionali a vocazione merci e definisce:

- i criteri per l'eventuale selezione di altri corridoi e relative modifiche,
- **i primi corridoi e le relative date di operatività. Per l'Italia**

entro il 2013

1. Zeebrugge-Anversa/**Rotterdam**-Duisburg-[Basilea]-**Milano-Genova** (Corridoio 24);
2. Almería-Valencia/Madrid-Saragozza/Barcellona-**Marsiglia-Lione-Torino-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste**/ Capodistria-Lubiana-Budapest-Zahony (confine tra Ungheria e Ucraina) (Corridoio Mediterraneo);

entro il 2015

3. Stoccolma-Malmö-Copenaghen-**Amburgo-Innsbruck-Verona-Palermo** (Corridoio 1);
4. Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Vienna/**Klagenfurt-Udine-Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna**/ Graz-Maribor-Lubiana-Capodistria/**Trieste** (Corridoio Adriatico-Baltico).

Unitamente ai Corridoi già definiti è necessario altresì realizzare efficaci connessioni stradali e ferroviarie tra i porti, interporti ed aeroporti collocati in prossimità dei Corridoi e realizzare trasversali di collegamento tra i Corridoi anche con l'obiettivo che entro il 2020 si abbassi il baricentro dei corridoi operando una saldatura con quelli che riguardano il Masterplan Euro Mediterraneo, secondo la proposta presentata in sede europea.

Queste priorità operative vanno accompagnate da politiche per le:

- modalità di istituzionalizzazione del corridoio,
- assegnazione delle capacità (tracce).

Le grandi infrastrutture e le loro esigenze di integrarsi in rete rappresentano una priorità, ma anche gli interventi minori non possono prescindere. Qui emerge la notevole **responsabilità degli Enti locali e delle Regioni**, data la loro competenza principale in materia, con i quali sarà concordato un programma di intervento per soddisfare le logistiche, pubbliche e private, grazie anche al coordinamento da parte delle previste Società di corridoio o delle piattaforme territoriali.

Al fine di operare un'efficace programmazione degli interventi infrastrutturali che puntino sulla valorizzazione e la crescita del comparto logistico, non si può prescindere da un'attenta **pianificazione finanziaria**.

Per questo le decisioni di investimento vanno doverosamente adottate su basi tecniche ed economico-finanziarie il più possibile oggettive e confrontabili, al fine di massimizzare l'impiego efficace delle risorse e di definire la loro allocazione efficiente.

13.1. Le aree di crisi per l'attraversamento delle Alpi, misure di intervento e valutazione degli impatti

Il sistema dei valichi alpini connette l'Italia al resto dell'Europa e, per questa ragione, ha una rilevanza strategica sia dal punto di vista trasportistico sia per i riflessi dello sviluppo del territorio.

La crisi dei valichi alpini è dovuta al fatto che queste infrastrutture, sia ferroviarie che stradali, hanno una capacità di trasporto non sufficiente a soddisfare a condizioni date la domanda di trasporto merci attesa nel prossimo decennio per effetto soprattutto dei pesanti vincoli di ordine ambientale e per la sicurezza.

Questo sistema, infatti, vedeva transitare nel 1991, su ferro e su gomma, circa 92 milioni di tonnellate di merci, 129 milioni di tonnellate nel 2001, circa 164 milioni di tonnellate nel 2007.

Nell'arco dei prossimi 10 anni, secondo le previsioni al 2007, il traffico internazionale dell'Italia è destinato ad aumentare di circa il 40%.

Le stime elaborate nel 2008 in relazione alla pesante crisi economica, hanno modificato lo scenario futuro, pertanto si è riproposto un ampio dibattito sulle modalità di intervento per disciplinare i traffici attraverso le Alpi.

In ogni caso la domanda di trasporto e i flussi attesi all'orizzonte del 2020 evidenziano criticità dei valichi ferroviari e stradali. La soluzione che prevede il potenziamento del sistema ferroviario transfrontaliero, e quindi la realizzazione di nuove infrastrutture che consentiranno di soddisfare la domanda di trasporto attesa, ed allo stesso tempo il trasferimento di ingenti quote di traffico dalla strada alla ferrovia, al fine di ottenere un effettivo riequilibrio modale con notevoli vantaggi dal

punto di vista ambientale e della sicurezza, oltre che economico, potrà essere realizzata solo nel lungo termine²⁶.

Nel corso dell'ultimo decennio alcune scelte di politica dei trasporti hanno modificato in maniera significativa lo scenario legato al trasporto attraverso l'arco alpino. In particolare si segnala:

- le continue revisioni dei prezzi di accesso ai tunnel verso la Francia, in particolare il Monte Bianco e il Fréjus/Modane, oggetto entrambi di opere di adeguamento ai più moderni standard di sicurezza i cui oneri sono stati e saranno in parte scaricati sui pedaggi;
- la revisione delle limitazioni alle caratteristiche tecniche dei mezzi pesanti per l'attraversamento della Svizzera (superando le limitazioni delle 28 tonnellate previste sino al 2001) e le politiche di incentivo all'utilizzo del sistema ferroviario da parte della Confederazione Elvetica;
- l'introduzione in Austria di politiche di restrizione al trasporto stradale sulla direttrice tra il Nord dell'Italia e il Sud della Germania tra il 2007 e il 2011²⁷;
- l'introduzione di nuove rotte marittime affiancate dal meccanismo di rimborso dell'Ecobonus sulle tratte Italia e Spagna che hanno comportato continui cambiamenti delle strategie degli operatori impegnati nella gestione dei traffici internazionali attraverso le Alpi nel settore Nord Occidentale.

Questo tipo di politiche hanno permesso di passare da 1,3 a 5,8 milioni di tonnellate nel periodo 2000-2010 trasportate su queste direttrici marittime, che in precedenza venivano trasportate prevalentemente via strada (fonte Autorità Portuale di Barcellona e Autorità Portuale di Valencia).

Analizzando nel dettaglio le singole direttrici di trasporto transfrontaliere, il percorso Est-Ovest verso la Francia è una tratta in cui la quota di mercato della strada è nettamente superiore a quella della ferrovia (89% versus 11%). La tabella successiva mette in evidenza i dati di traffico ferroviario di tipo internazionale attraverso i valichi del Fréjus (Modane) e di Ventimiglia, in cui emerge chiaramente un trend molto negativo, dovuto alle inadeguate caratteristiche tecniche della tratta costiera attraverso la Liguria e ai lavori di abbassamento del livello del piano del ferro all'interno del tunnel del Fréjus, che nel corso degli ultimi anni hanno limitato le potenzialità

²⁶ Studi specifici di approfondimento sono stati sviluppati dal Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori per valutare la situazione ai singoli valichi: Gottardo, Frejus, Monte Bianco, Brennero, Tarvisio, Sempione, negli anni dal 2006 al 2008.

²⁷ Si fa riferimento ad un regolamento adottato il 17 dicembre 2007 dal Landeshauptmann von Tirol (governatore del Land Tirolo), entrato in vigore il 1° gennaio 2008, che imponeva agli autocarri con massa a pieno carico superiore alle 7,5 tonnellate che trasportavano determinate merci un divieto di circolazione su un tratto dell'autostrada A 12 nella valle dell'Inn, atta a mitigare le esternalità derivanti dai traffici stradali tra l'Italia e l'Austria. Il regolamento è stato impugnato dalla Commissione Europea, i Paesi Bassi e l'Italia davanti alla Corte di Giustizia Europea (Causa C-28/09), che il 21 Dicembre 2011 si è espressa in favore dei ricorrenti, condannando la Repubblica d'Austria per violazione degli artt. 28 e 29 del Trattato CE (divieto alle restrizioni alle importazioni ed esportazioni all'interno del territorio comunitario).

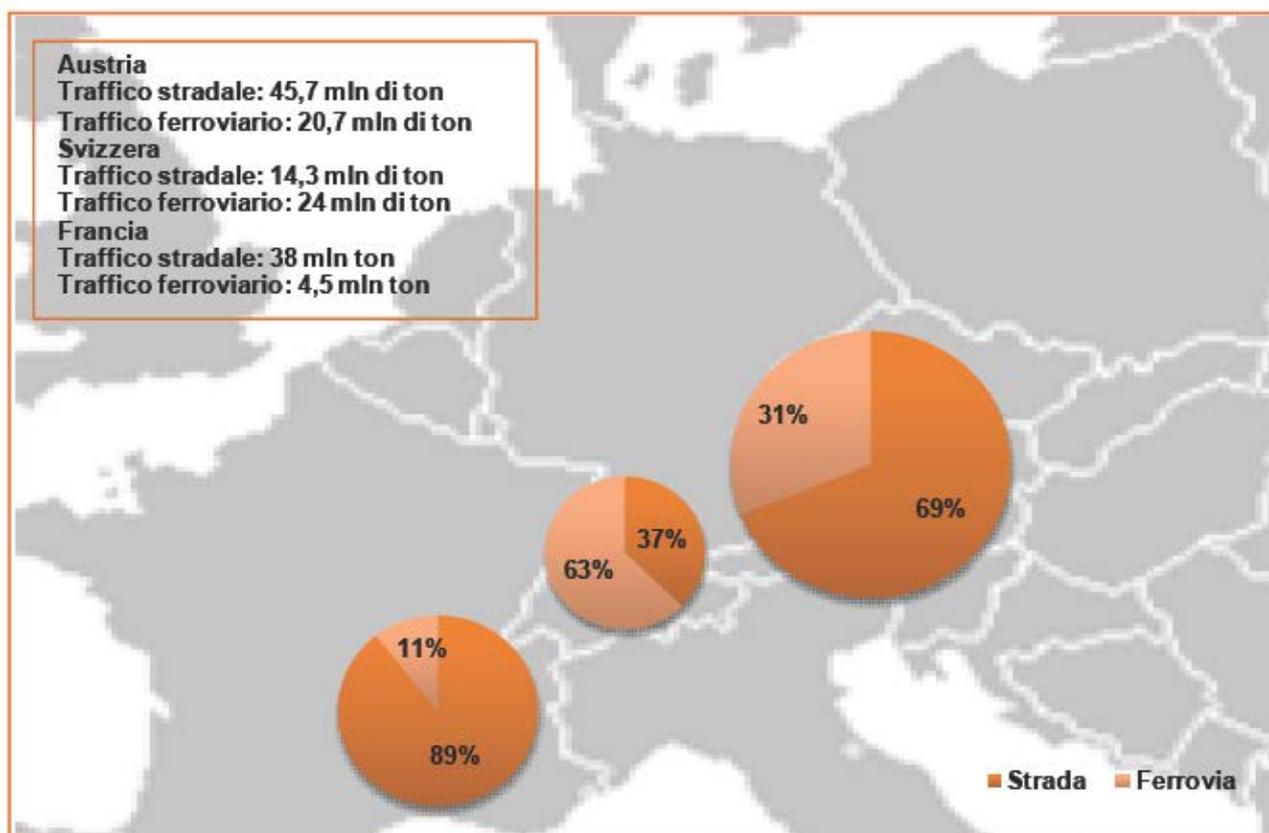
ferroviarie sulla principale direttrice fra Italia e Francia, sia per restrizioni orarie di utilizzo sia per le difficoltà tecniche ad accettare determinate tipologie di merce (semirimorchi con spigolo di 4 metri di altezza e container di tipo high cube). I lavori di ingegneria civile di adeguamento del tunnel si sono conclusi nel Settembre del 2011 e il collaudo definitivo è previsto per maggio 2012. Inoltre, al contrario di quanto accaduto sulle direttrici Nord-Sud (Brennero, Gottardo e Sempione), sui collegamenti fra Italia e Francia gli effetti della liberalizzazione in atto a livello Europeo hanno avuto conseguenze molto modeste, con il mantenimento del sostanziale monopolio da parte di SNCF e Trenitalia.

*Traffici stradali e ferroviari internazionali attraverso le Alpi
(Francia, Svizzera, Austria, mln di ton)*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Crescita 09/10	Crescita 00/10
Francia	50,2	50,8	50,3	49,7	47,7	45,7	47,8	48,1	45,3	38,2	42,5	11,3%	-15,3%
Svizzera	29,5	31,2	29,9	32,1	35,4	36,6	38,1	39,4	39,5	34,2	38,3	12,0%	29,8%
Austria	58,4	56,6	60,8	62,4	68,6	68,9	73,2	76,6	73,7	61,4	66,4	8,1%	13,7%
Totale	138,1	138,6	141,0	144,2	151,7	151,2	159,1	164,1	158,5	133,8	147,2	10,0%	6,6%
Tasso di crescita annuo		0,4%	1,7%	2,3%	5,2%	-0,3%	5,2%	3,1%	-3,4%	-15,6%	10,0%		

Fonte: elaborazione CERTeT su dati Alpinfo

Il traffico ferroviario e stradale di tipo transfrontaliero con Francia, Svizzera e Austria nel 2010



Fonte: elaborazione CERTeT

A livello comunitario e da parte dei singoli Paesi della nuova Europa negli anni sono stati elaborati altrettanti studi per cercare il sistema di gestione di traffico per il trasporto merci transalpino che potesse determinare condizioni per un riequilibrio modale, al fine di ottimizzare gli effetti di congestione, di inquinamento ambientale e insicurezza del sistema. I sistemi di modellizzazione che sono stati elaborati sono stati filtrati da un ulteriore studio allo scopo di definire le best research di sistemi di gestione del traffico per il trasporto merci su strada transalpini. Si è arrivati ad una sorta di incrocio tra i diversi sistemi di modellizzazione che riguardano specificamente:

- Gestione del traffico
- Sistema di tariffazione ed esazione pedaggi
- Modelli per migliorare la sicurezza stradale
- Modelli per aumentare la ripartizione modale.

I risultati di tutti questi modelli, molto teorici, sono stati analizzati sia singolarmente sia attraverso incroci applicativi; i risultati vengono comunque analizzati sotto il vincolo di aspetti di legalità, aspetti normativi nonché di applicazioni di politiche da parte dei singoli Paesi.

Il risultato è che ogni politica viene posta in una lettura di maggior costo dell'autotrasporto sia per un aumento dei pedaggiamenti per l'attraversamento dei valichi sia per i maggiori costi dovuti alle deviazioni, perseverando comunque nel concetto che le Alpi sono un'area sensibile.

L'altro punto è che ormai risulta con una forte evidenza il ruolo di battistrada della Svizzera - seguita dall'Austria - per le politiche di divieto che possono essere superate con una "commercializzazione" delle capacità a fronte di una disponibilità a pagare per attraversare i confini.

A questo riguardo va sottolineato il ruolo svolto dal Governo e dal Parlamento nel contrastare alcune politiche di intervento in alcuni casi per contestare divieti settoriali come quelli imposti dall'Austria per alcune merceologie che si è riusciti a far eliminare con una sentenza della Corte di Giustizia Europea.

La seconda stralciando dal Protocollo delle Alpi la parte riguardante i trasporti.

In questo quadro l'attuazione delle politiche prospettate avrà effetti pesantissimi sulla economia dei Paesi e in particolare dell'Italia, effetti che comunque vanno specificati ed approfonditi, danno sostegno e forza alle azioni del Governo e del Parlamento.

In uno studio sui singoli valichi effettuato dal Comitato Centrale dell'Albo, si evincono i forti impatti che le misure che si stanno programmando possono avere sul settore dell'autotrasporto in termini di maggiori costi e tempi per attraversare le Alpi²⁸.

²⁸ Nella estensione di queste note si dà per scontata la lettura del documento finale della ricerca "Best research dei Sistemi di gestione del Traffico per il Trasporto Merci su Strada Transalpino" e quindi non ci sono richiami ai concetti

Pertanto si conferma allo stato la posizione italiana contraria alla ratifica del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi ispirato fortemente al contenimento del rapporto stradale attraverso l'arco alpino, penalizzando il commercio esterno italiano.

Questi impatti al 2006 furono valutati in 1.500 miliardi di euro; le politiche di indirizzo che ad oggi vengono formulate porterebbero ad un impatto economico-finanziario anche maggiore. Per l'attraversamento delle Alpi è necessario tenere aperto un tavolo di osservazione anche per gli interventi infrastrutturali che oltre ai lavori di tracciato deve omogeneizzare i terminali per accogliere i moderni semirimorchi di 4 metri (vedi Allegato 6).

base ivi esposti. Vedi il documento: Best research dei "Sistemi di gestione del traffico per il Trasporto Merci su Strada Transalpina" TREN/E1/55-2007. Osservazioni al Rapporto finale

14. E-COMMERCE E LOGISTICA: UNA MARCIA IN PIÙ PER LO SVILUPPO DEL PAESE

14.1. Il contesto di riferimento

Nello scenario dell'evoluzione globale dei sistemi economici, trainata dai principi della net economy, il vettore dello sviluppo sta spostandosi dalla produzione e dalla riproduzione dei beni verso la disponibilità spaziale e temporale degli stessi. I processi di globalizzazione e denazionalizzazione dei mercati di produzione e di consumo, assieme alla moltiplicazione delle best practice che poggiano su soluzioni operative ed organizzative offerte dall'information communication technology, spingendo verso la progressiva riduzione dei tempi di produzione e di consegna, impongono con urgenza un nuovo modo di concepire e di trattare i flussi dei beni e delle informazioni. In prospettiva, si richiede alle merci e ai prodotti la stessa velocità di ottenimento e di messa a disposizione che è impressa ai beni intangibili per soddisfare “un mercato di bisogni” sempre più diversificati, personalistici, impellenti.

I vantaggi dell'e-commerce sono misurabili in termini di rapidità, internazionalità, completezza, velocità delle informazioni, arricchimento del contenuto di servizio correlato ai beni scambiati. Tuttavia, la disponibilità della più parte dei prodotti (commodity e grocery), se si escludono quelli che per primi hanno iniziato a “viaggiare” nei marketplace digitali (dischi, musica, servizi finanziari, ...), resta necessariamente legata alla gestione dei processi logistici di trasformazione, movimentazione, riconoscimento, conservazione e trasporto dei relativi flussi fisici.

Il nodo del problema cui la logistica deve dare risposta sta proprio nella necessità di fare convergere le dinamiche organizzative e operative di gestione dei flussi fisici interni ed esterni all'impresa (tra imprese e tra imprese e clienti) con quelle, ridisegnate dall'ICT, dei flussi immateriali che alimentano i nuovi mercati digitali che, ad evidenza e per loro natura, sono diversamente elaborabili, strutturabili, compattabili e trasmissibili. Sul terreno del contenuto e delle modalità organizzative e gestionali delle attività logistiche, si scontrano le dinamiche della vecchia e della nuova economia, proponendo il paradigma “leggibile” in termini di binomio minacce/opportunità. Da un lato, si schiudono problemi di reingegnerizzazione delle supply chain aziendali, di integrazione dei flussi produttivi e distributivi, di ri-tracciamento delle filiere e di ridefinizione dei business, attraverso scelte di outsourcing/insourcing. Dall'altro, si aprono nuovi circoli di sviluppo per le imprese e gli operatori istituzionali che, sul fronte della domanda e dell'offerta di servizi logistici, sfruttando il vettore dei canali e degli strumenti informativi pervasivi disponibili, fanno della riorganizzazione logistica, il fulcro della competitività o l'oggetto della propria attività.

Quanto agli interventi istituzionali a livello comunitario, i segni della volontà di dare impulso alla logistica in relazione a questo specifico mercato vanno dalle politiche di deregulation rivolte ai

settori trasportistico e distributivo, al rinnovato interesse del mondo industriale e scientifico così come dimostrato dall'avvio dell'Agenda digitale europea. Ad oltre un anno di distanza dalla sua adozione, con riferimento ai 13 obiettivi di prestazione fondamentali (v. MEMO/10/200) si osservano però progressi insufficienti in alcune aree ed in particolare nell'e-commerce transnazionale. In particolare per quanto riguarda l'Italia è stata rilevato un aumento della penetrazione del Web tra i cittadini, ma anche una presenza di connessioni solo per il 59% delle case (l'83% a banda larga). In ogni caso il numero di connessioni broadband rimane al di sotto del livello medio europeo (87%). Limitata, infine, l'adozione dell'e-commerce.

Pertanto il nostro Paese è chiamato a dare un segnale importante sia dal punto di vista strettamente tecnologico con riguardo alle linee di intervento contenute nel piano "Proposte per il sostegno alla crescita dell'Italia, in coerenza con l'Agenda digitale europea", elaborato da Confindustria Digitale, sia per quanto riguarda la rispondenza dei servizi di logistica a supporto appunto dello sviluppo dell'E-commerce a livello nazionale e transnazionale, sia da quello legato all'economica dei trasporti.

In questo aggiornamento del Piano Nazionale della Logistica 2011-2020, ove è possibile cogliere il nuovo approccio pragmatico verso la logistica, apprezzata come possibile, quanto necessario, strumento di sviluppo della ricchezza e di rivitalizzazione di aree territoriali e di sistemi economici, è presente una proposta concreta per supportare lo sviluppo dell'E-commerce nazionale e transnazionale quali elementi chiaramente antirecessivi.

Si stima in modo realistico da più parti che la realizzazione in Italia dell'Agenda digitale potrà dare un contributo del 4-5% alla crescita del PIL da qui al 2015 – di cui 1,5% legato solo all'e-commerce - facilitata dal decreto legge DigItalia che dovrebbe essere approvato entro giugno 2012 integrando anche quanto contenuto nella proposta di legge "Disposizioni per lo sviluppo dei servizi elettronici e digitali" con l'attesa riduzione al 10% dell'IVA per le transazioni online e gli incentivi per il rinnovo del parco macchine in dote alle famiglie in modo da sostenere lo sviluppo dell'E-commerce nazionale e transnazionale.

14.2. Quali effetti derivanti dallo sviluppo dell'E-commerce per le imprese di logistica

Alla luce degli sviluppi sopra ricordati, una più rapida diffusione dell'e-commerce può mettere in moto un ciclo virtuoso che andrebbe ben al di là delle sole imprese del settore della logistica coinvolgendo piuttosto quelle di produzione e commercializzazione suscitando una pluralità di effetti, dall'aumento del numero delle consegne, (effetto esplosione), alla riduzione dei relativi lotti (effetto miniaturizzazione), all'incremento delle consegne a lunga distanza transnazionali (effetto "abbattimento" dei confini geografici). Pur con peso diverso, in funzione del tipo di prodotti, dei

settori di attinenza e delle tipologie di e-commerce (B2B, B2C), cresce in corrispondenza la domanda di servizi logistici. Il fenomeno della delivery industry, ancora relativamente sviluppato in Europa e nel nostro Paese, assume invece proporzioni emblematiche nei mercati maturi quale quello statunitense, dove viaggia su ritmi sostenuti, in termini di capillarità, ricchezza dei servizi offerti e volume d'affari. I risultati ivi raggiunti (same-day-delivery, twohours- delivery) rappresentano l'obiettivo dei tanti operatori lanciati nell'offerta di servizi di consegna door-to-door destinati ai sempre più esigenti web-buyer, clienti proprietari delle merci/prodotti (imprese di produzione e di distribuzione) e clienti finali destinatari (consumatori).

Comunque nel nostro Paese anche in presenza di un fenomeno non così evoluto come negli altri mercati, con l'avvento della net-economy l'ossatura logistica (formule organizzative adottate, funzioni e attività svolte, ruoli occupati) sta cambiando velocemente in new logistics. In risposta alle strategie delle imprese produttrici e/o distributrici "nascono" nuovi network di operatori, così come si trasformano i business di quelli tradizionali. La via è quindi quella dei matrimoni fra società di internet e di logistica, in modo da ridefinire lo scenario attraverso processi di selezione e di coevoluzione consacrando il ruolo di controller dell'intero ciclo logistico da parte di chi avrà anche il controllo della rete. Quanto più la logistica "parlerà" e saprà padroneggiare i linguaggi del web, le piattaforme logistiche, virtuali e fisiche, marceranno di pari passo per avvicinare, fluidificare e omogeneizzare gli scambi dei prodotti e delle informazioni, dai produttori ai consumatori finali.

Ed è per questa ragione che il rilancio ed il definitivo sviluppo e consolidamento del commercio elettronico rappresenta, in questo esatto momento congiunturale, uno dei punti di forza con maggiori prospettive di successo competitivo per quelle imprese che intendono sfruttare con profitto il binomio business e tecnologie. L'E-commerce rappresenta infatti, dal punto di vista temporale, l'ultima opportunità competitiva messa a disposizione delle imprese dalla information technology che peraltro ha già notevolmente contribuito a far crescere le aziende sia sul piano dell'efficienza sia su quello dell'avvicinamento delle stesse al mercato. Nell'attuale contesto quindi, la logistica non si deve rivolgere solo alle tematiche dell'immagazzinamento e dei trasporti, ma deve piuttosto diventare un elemento di competizione con le altre imprese, e può rivelarsi, se adeguatamente sfruttato un punto di forza strategico per il successo delle aziende. Ciò si realizza sia grazie ad una riduzione dei costi, sia in funzione di un aumento del valore aggiunto del prodotto finale, ottenuto in virtù di un miglioramento del servizio reso al cliente (customer care) in modo da entrare prepotentemente nell'area dei servizi offerti al cliente; in effetti il mercato richiede in misura sempre maggiore che il prodotto finale soddisfi anche le esigenze di puntualità/affidabilità di consegna, riduzione del lead time d'acquisto ecc. Come afferma il CLM (Council of Logistics

Management degli Stati Uniti), “la logistica è quella parte della supply chain che programma, gestisce e controlla in maniera efficiente ed efficace il flusso dei beni e servizi e delle relative informazioni dal punto di origine al punto del consumo con l’obiettivo di soddisfare le richieste del cliente”.

La crescente importanza del fattore tempo come elemento di competitività ha fatto emergere le cosiddette economie della velocità, dell’apprendimento e della varietà che hanno modificato non solo la durata e la forma del ciclo di vita dei prodotti, imposto nuovi paradigmi di produzione ma anche nuove modalità di accesso al mercato, spingendo verso un modello di impresa più orientato al cliente finale, da parte del quale si verifica una più esigente richiesta.

Lo sviluppo del commercio elettronico nelle aziende è un processo graduale che può avvenire in modo diverso a seconda delle dimensioni delle imprese. La situazione attuale ed il probabile comportamento futuro si differenziano tra le grandi imprese e le medio-piccole. L’adattamento dei sistemi aziendali all’ambiente del commercio elettronico è quindi nel contempo causa e conseguenza del riadattamento dei processi, che contribuisce in modo determinante al miglioramento dell’efficacia/efficienza aziendale. Le aziende hanno fin qui seguito la strada dettata dalla semplicità e maturità delle tecnologie. Tale percorso rimarrà valido anche in futuro per le medie ma soprattutto per le piccole imprese per la presenza sul mercato di soluzioni standard a basso costo che supportano la creazione di siti web e di “negozi virtuali” e che consentiranno di allargare il campo di azione e di far conoscere i propri prodotti/servizi nella globalità dei mercati transnazionali con costi assolutamente trascurabili.

Lo sviluppo congiunto quindi di E-commerce e logistica favorisce la possibilità tendenziale di realizzare il modello dell’impresa estesa che vede il suo task system (costituito dalla catena del valore: fornitori, azienda, canali distributivi, clienti) integrato a mezzo di sistemi informatici distribuiti. La tecnologia dovrà supportare processi di comunicazione, di presentazione – anche multimediale – e transazione sicuri: gli assetti varieranno in relazione al settore, alla dimensione dell’impresa, alla tipologia del rapporto che è necessario e conveniente innesicare.

14.3. Quali norme di indirizzo a livello nazionale

In relazione alla situazione economica generale ed in relazione agli obiettivi concordati le norme di indirizzo a livello nazionale debbono quindi:

- Kjfsdjklafn
- JKNjklndf
- kJASNDjkland
- kJANLòn.

15. L'OUTSOURCING LOGISTICO E LE POLITICHE DI FILIERA

Il settore della logistica in conto terzi (*outsourcing logistico*) in Italia, è oggi guidato dai principali gruppi logistici mondiali, entrati sul mercato nazionale sia attraverso l'acquisizione di importanti imprese specializzate, sia ampliando progressivamente gli ambiti di attività a partire dalle filiali italiane impegnate nel trasporto internazionale. L'attuale configurazione competitiva del settore è quindi, in gran parte, la diretta conseguenza delle operazioni di acquisizione e fusione effettuate, su scala internazionale, dai principali global player logistici.

Nell'ultimo ventennio, l'ingresso dei grandi gruppi postali a capitale pubblico (Deutsche Post, Poste Olandesi, ferrovie tedesche e belghe) in cerca di nuove opportunità di business in vista della liberalizzazione del *core business* (servizi postali) ha modificato l'assetto competitivo del settore costringendo tutti i principali operatori internazionali ad avviare strategie di espansione mediante l'acquisizione dei principali concorrenti, leader sui rispettivi mercati nazionali.

Questo processo di concentrazione, tuttora in corso, ha seguito alcune direttrici principali:

- espansione geografica, in un primo tempo diretta a controllare il mercato europeo e gli scambi commerciali con il resto del mondo, successivamente diretta a presidiare i nuovi mercati emergenti (Cina, India, Brasile etc.) e assecondare le modifiche nell'assetto produttivo (e distributivo) mondiale legate sia ai processi di delocalizzazione produttiva dei gruppi europei e statunitensi, sia alla continua crescita delle economie del Far East;
- specializzazione, per filiera industriale o categoria merceologica (come dimostrano le acquisizioni nel settore della logistica farmaceutica);
- integrazione orizzontale e di filiera: la crescente concorrenza tra le imprese della logistica e del trasporto ha portato tutte le categorie di operatori ad invadere ulteriori segmenti della catena logistica, con lo scopo di offrire servizi a valore aggiunto ai clienti, ottenere/mantenere il vantaggio competitivo e sostenere la redditività aziendale, piuttosto bassa nel settore, in un mercato che necessita di ingenti investimenti in infrastrutture fisiche e, soprattutto, informatiche.

L'evoluzione del panorama economico-produttivo mondiale post-crisi, che impone alle imprese produttrici di contenere al massimo i costi di produzione, di logistica e di trasporto e di governare filiere produttive sempre più complesse e ramificate, ha portato le imprese di logistica a rafforzare il proprio posizionamento sul mercato domestico/regionale e, contestualmente, ad offrire servizi di logistica integrata di alto livello su scala internazionale.

Le operazioni di acquisizione/fusione dell'ultimo decennio mostrano:

- una crescita delle operazioni di *takeover* tra società della medesima nazionalità o della stessa area di provenienza finalizzate al consolidamento e al rafforzamento della leadership su determinate filiere/mercati;
- l'integrazione tra il mondo della logistica e quello delle spedizioni internazionali: si rilevano infatti numerose acquisizioni sia di gruppi logistici da parte di spedizionieri/MTO, sia di imprese specializzate nelle spedizioni marittime e aeree da parte dei principali leader logistici;
- il ruolo crescente degli investitori internazionali appartenenti al settore delle infrastrutture e ad ambienti finanziari.

Le imprese italiane hanno affrontato con grande ritardo le sfide derivanti dalla internazionalizzazione dei mercati e sono state per lo più oggetto di acquisizione da parte dei principali gruppi europei del settore e questo ha portato alcuni esperti a suggerire l'opportunità di favorire la formazione di un grande player logistico nazionale a supporto di una politica che vuole rafforzare e realizzare l'obiettivo dell'Italia come piattaforma logistica del Mediterraneo.

Hanno avuto un ruolo determinante alcuni fattori quali:

- le modeste dimensioni medie, organizzative e finanziarie, e la scarsa lungimiranza rispetto ai mutamenti strutturali in atto nel settore manifatturiero e alla necessità di uscire dai confini nazionali;
- le modalità di vendita (franco fabbrica) e acquisto (franco destino) adottate dalle imprese produttrici italiane nei rapporti con l'estero che hanno lasciato nelle mani di fornitori e clienti l'organizzazione del trasporto e la scelta del vettore, anche perché laddove si è presentata la opportunità di costituire grandi operatori logistici si è fatti distrarre da altre missioni.

Data la ancora limitata diffusione dell'outsourcing logistico nel panorama italiano, specialmente per i settori più tradizionali, connessi alle produzioni del "made-in-italy" (sistema moda, sistema casa, agroalimentare) esistono consistenti spazi di crescita per gli operatori della logistica.

Occorre pertanto promuovere i percorsi di outsourcing logistico anche attraverso progetti sperimentali capaci di coniugare un alto processo che è quello del passaggio dal franco fabbrica al franco destino.

Rispetto agli attuali interventi, per impostare un'efficace politica industriale di sviluppo logistico è necessario agire su tre profili essenziali.

A) Lo sviluppo e la qualificazione delle imprese che offrono servizi logistici e trasportistici e l'adeguamento organizzativo e gestionale di quelle che li richiedono. **L'offerta di servizi logistici** va incentivata per migliorarne la qualità sul piano strutturale, organizzativo, tecnologico e

lavorativo; vanno sostenuti gli investimenti per la qualificazione del personale, per l'introduzione di tecnologie ICT e l'adeguamento dei mezzi e degli impianti agli standard operativi, ambientali e energetici;

vanno altresì promosse forme di aggregazione e collaborazione e la crescita dimensionale delle imprese. In questo senso, gli attuali ed importanti incentivi destinati in difesa dell'autotrasporto, sono importanti visto il ruolo del trasporto su strada e vanno in prospettiva gradualmente riorientati insieme al rafforzamento degli incentivi al trasferimento modale su ferro e su nave attraverso una politica industriale del settore.

B) La **domanda di servizi logistici** va anch'essa qualificata, incentivando la riorganizzazione delle imprese industriali e commerciali e l'aggregazione logistica. Lo strumento dei "contratti di rete" può rappresentare sicuramente una grande opportunità per qualificare la domanda logistica, ma può esserlo anche per l'offerta.

C) Un **adeguamento degli standard operativi e funzionali**, sia sul piano strutturale sia su quello amministrativo, favorendo l'interoperabilità e promuovendo la semplificazione delle procedure amministrative e gestionali. Un rilevante problema nella gestione dei flussi di mobilità delle merci è dato dalle differenze, tuttora esistenti, negli standard operativi e strutturali, che limitano sensibilmente la funzionalità logistica.

15.1. La *Supply Chain* e i processi logistici di filiera

15.1.1. *Best practice per la filiera dei beni di largo consumo*

Il settore della distribuzione moderna dei beni di largo consumo rappresenta circa il 70% delle vendite del settore alimentare in Italia (agroalimentare e alimenti confezionati), con un valore di oltre 80 miliardi di euro.

Gli attori che sono coinvolti all'interno della filiera dei beni di largo consumo in Italia sono:

- le aziende di produzione alimentare (ortofrutta, scatolame, bevande, freschi, etc.) e non alimentare (articoli per la cura della casa/persona): oltre 5.000 imprese;
- le insegne della Grande Distribuzione Organizzata: oltre 300 imprese;
- i fornitori di servizi logistici (*3PL, third party logistics provider*)²⁹ e le società di autotrasporto: oltre 10.000 imprese.

²⁹ Il 3PL è un operatore a cui un'azienda (committente) affida una parte del proprio processo logistico: deve essere in grado di gestire tendenzialmente l'intera gamma delle attività logistiche (eventualmente tramite subfornitura) dalle attività di trasporto alle attività di stoccaggio, picking, gestione dell'ordine fino ad eventuali attività accessorie (packaging, rilavorazioni, assistenza clienti, gestione resi, reverse logistics etc.).

Nel settore del largo consumo in Italia i 3PL adottano strutture snelle, avvalendosi di cooperative di facchinaggio per le attività più operative e acquistando sul mercato i servizi di autotrasporto. Pertanto sono dei soggetti che si collocano al centro della catena logistica, essendo a contatto diretto, a monte, con propri committenti (aziende manifatturiere di beni di largo consumo) e, a valle, con i destinatari delle merci (GDO, Grossisti, punti vendita tradizionali, etc.) e con i trasportatori, mentre l'interazione diretta con il punto di consegna avviene nel caso specifico in cui il 3PL sia anche fornitore di servizi di trasporto con mezzi e personale propri.

Nella prima metà degli anni '90 il settore dei beni di largo consumo si è trovato ad affrontare la sfida della rapida variazione del mercato e dell'attitudine dei consumatori, in una situazione economica critica. Da allora, iniziò un percorso condiviso tra aziende di produzione e di distribuzione, che decisero di mettere a fattor comune l'esperienza di tutti attraverso un'associazione (Ecr³⁰, *Efficient Consumer Response*) in grado di studiare e implementare delle best-practice di filiera volte al miglioramento dei cosiddetti costi di interfaccia produttore-3PL-distributore.

In questa filiera, come in molte altre, i costi e le inefficienze maggiori sono generate dalla duplicazione delle attività tra gli attori principali e dalla mancanza di una visione complessiva del processo logistico dalla produzione (fine linea di stabilimento) fino alla vendita (riempimento dello scaffale del supermercato).

Le aree di intervento, ove già si riscontra un forte impegno, sono:

- scambio elettronico delle informazioni (EDI- Electronic Data Interchange): con cui condividere lo standard di comunicazione relativamente a ordini, conferme d'ordine, fatture, note di credito, informazioni sui prodotti, modalità e tempi di consegna, etc. Sviluppo di standard di comunicazione a supporto dei processi logistici condiviso su scala internazionale (GS1, EPC, GLN Registry);
- interscambio pallet: attraverso un accordo produttori-GDO, si prevede dopo l'approvazione della Legge 127/2010 la restituzione contestuale di un numero di pallet equivalenti in quantità e qualità ai *pallet* ricevuti (interscambio immediato). Tuttavia lo scambio può essere posticipato nel tempo, secondo la modalità dell'interscambio differito. In questo caso il soggetto che riceve le merci genera un "buono pallet" (con un formato standard) valido per il ritiro in un secondo momento di una quantità di pallet pari al numero di pallet non interscambiati in diretta. Il trasportatore viene così in

³⁰ ECR Italia è una Associazione paritetica fra Imprese Industriali ed Imprese Distributive, nata nel 1993, avente per scopo lo studio, la diffusione e l'applicazione di strumenti di raccordo fra le stesse, con particolare riguardo al potenziamento dell'efficienza e dell'efficacia dei rapporti fra i due Comparti e dell'intero ciclo Produzione-Distribuzione-Consumo e di quanto altro sia ritenuto aderente allo scopo associativo da parte degli Organismi della Associazione.

possesso di un titolo valido per il ritiro della quantità di pallet indicata, secondo i tempi e le modalità concordate fra le parti. I buoni pallet vengono solitamente emessi dalle aziende della GDO (sia presso i Ce.Di. sia presso i punti vendita) e intestati ai fornitori (aziende di produzione). Anche l'operatore logistico aderente al sistema, e quindi sottoscrittore del relativo accordo quadro, acquisisce pieno titolo a scambiare pallet secondo le regole del sistema e quindi ad essere intestatario di buoni pallet e, di conseguenza, a provvedere al relativo ritiro differito;

- incremento della saturazione dei mezzi (multidrop, accorpamento corrieri, piattaforma multi-produttore): attraverso il coordinamento dei momenti di riordino tra punti di consegna vicini anche di insegne diverse, analisi dei punti di partenza effetti delle merci e aggregazione degli ordini ai produttori che utilizzano lo stesso corriere (nello stesso giorno e con la stessa data di consegna) o che condividono lo stesso magazzino del 3PL (pertanto grazie all'outsourcing logistico, le consegne accorpate divengono una consegna diretta, con evidenti benefici sia sui costi di trasporto, sia sul livello di servizio, sia in termini di sostenibilità ambientale);
- riduzione dei ritorni a vuoto (backloading, database logistico): disponendo della mappa aggiornata dei punti di carico e di scarico, della localizzazione dei magazzini dei 3PL e dei loro transit point, della quantità di flussi e delle frequenze di viaggio è possibile ricercare, sia a livello one-to-one (es. Barilla con Coop, Ferrero con Esselunga) sia a livello one to many e many to many, delle possibili aree di ottimizzazione dei trasporti: ad esempio, utilizzando gli stessi mezzi per la consegna ai Ce.Di. (centri distributivi della GDO) per la consegna ai punti vendita (iper e supermercati); utilizzando i ritorni a vuoto di un produttore per la consegna di un altro produttore o, viceversa, per utilizzare il ritorno di un mezzo in consegna ai punti vendita per il ritiro della merce presso i produttori; in genere i flussi sono strutturalmente sbilanciati, in quasi tutti i Paesi europei e gli operatori tendono ovviamente a bilanciare i flussi attraverso le piattaforme telematiche si punta a creare condizioni operative sostenute anche dalla possibilità di avere un sito certificato per "facilitare" e proibire o regolamentare gli electronic bids/aste elettroniche;
- riduzione dei tempi di attesa allo scarico (gestione slot di scarico): in considerazione dell'acuirsi di fenomeni negativi e di pratiche operative deleterie nelle fasi di carico/scarico degli automezzi presso i centri logistici (sia nei Cedi della GDO sia nei magazzini delle aziende manifatturiere) con una media di oltre 3 ore di attesa e con punte di oltre 5 ore nei giorni di picco settimanale (giovedì e venerdì), occorre ricercare

soluzioni per massimizzare la produttività degli automezzi e ridurre i costi (anche ambientali) connessi con le soste oltre limite: pianificando correttamente i flussi in arrivo e in partenza anche in relazione ai tempi di apertura/chiusura dei magazzini, coordinando e sincronizzando i flussi in arrivo a fronte di vincoli ed opportunità rispetto ai flussi in uscita dai magazzini e diretti verso i punti vendita, definendo delle fasce orarie prestabilite e fisse durante l'arco dell'anno, condividendo le informazioni relative agli “slot di scarico” anche attraverso sistemi informativi aperti (*web based*) e disponibili a tutti gli attori della catena (produttori, 3PL, vettori).

Il metodo utilizzato per affrontare e risolvere questi problemi, spesso connessi a “dettagli operativi” è quello dei “Gruppi di Lavoro paritetici” formati da responsabili delle aziende di produzione, responsabili delle aziende della GDO e operatori logistici, con obiettivi, tempistiche e linee guida operative definiti e condivisi in ottica *bottom-up*.

La presenza delle aziende stesse come attori principali nella definizione delle soluzioni ai loro problemi consente di superare la fase di studio teorico e di completare il progetto con la fase di pratica attuazione (piloti) in modo da verificare nella realtà operativa la bontà delle singole soluzioni.

Pertanto l’approccio adottato da ECR per la filiera dei beni di largo consumo, replicabile in altri settori, è quello di definire, insieme alle imprese, lato domanda e lato offerta, un insieme integrato di soluzioni con cui affrontare e risolvere tutti gli aspetti critici della cosiddetta Supply Chain.

Indubbiamente le regolamentazioni dei tempi di carico e scarico delle merci con la introduzione di una franchigia di 2 ore ed il riconoscimento del costo orario per i tempi incidenti rappresentano un ulteriore spunto a migliorare la catena di processo della filiera.

Questa è una priorità della Consulta.

15.1.2. Best practice per la filiera della sanità pubblica

Il settore farmaceutico, nel suo insieme, presenta caratteristiche tali da renderlo diverso rispetto qualsiasi altro settore industriale. Attorno al prodotto destinato alla cura e al mantenimento della salute, infatti, si concentrano interessi sociali ed economici tra loro fortemente interdipendenti. Le imprese farmaceutiche, il Sistema Sanitario Nazionale, i medici, i farmacisti e i pazienti hanno rispetto al prodotto farmaceutico, esigenze e competenze diverse spesso in conflitto tra loro.

Contribuiscono a complicare il quadro, il continuo intreccio tra l’interesse pubblico alla tutela della salute, da un lato, e il controllo della spesa pubblica e gli interessi economici dei vari operatori privati dall’altro, e ancora, una regolamentazione dei prezzi, dei canali distributivi, delle modalità di

accesso e dei meccanismi di rimborso estremamente diversificati nonostante gli sforzi di armonizzazione adottati a livello comunitario.

In Italia la catena logistica dei medicinali, prima della dispensazione finale ai pazienti, opera a “flusso teso”, con un elevatissimo grado di automazione non solo delle informazioni, bensì delle logiche di riordino e approvvigionamento da valle verso monte, nonché dei processi fisici di movimentazione e stoccaggio dei prodotti.

Il flusso in uscita dai produttori transita prevalentemente (78%) dai distributori intermedi (grossisti), seguendo così il canale “lungo”, mentre per il 20% si avvale del canale corto, andando direttamente alle farmacie (6%) ed agli ospedali/case di cura (14%).

I depositari sono una peculiarità tutta italiana al bisogno di esternalizzare l'attività di stoccaggio e distribuzione primaria dei prodotti finiti, che permette alle industrie farmaceutiche di concentrarsi sul proprio core-business. I grossisti svolgono un ruolo decisivo per l'elevato livello di servizio riscontrabile nella filiera farmaceutica, assicurando una rapida e capillare distribuzione su tutto il territorio nazionale (oltre 16.000 farmacie) e assumendosi il rischio dello stock di medicinali. In Italia, la rete formata dai grossisti è particolarmente fitta: sono presenti poco meno di 260 magazzini appartenenti a circa 140 società (delle quali le prime 4 aziende coprono oltre il 60% del mercato). Da qualche anno si sta assistendo a fenomeni di concentrazione anche nella distribuzione intermedia oltre che nella produzione. Infatti, stanno nascendo magazzini di dimensioni sempre più ragguardevoli, poiché sono crescenti le esigenze di ottenere economie di scala ancora più rilevanti: il farmacista, oltre a pretendere consegne rapide e con frequenza estremamente elevata, esige una gamma prodotti molto ampia (oltre 50.000 articoli tra etico, da banco, parafarmaceutico e altro) e con una disponibilità prossima al 100%.

Una logistica a queste velocità e con tassi di errori molto bassi richiede, evidentemente, livelli di integrazione tra gli attori della filiera particolarmente elevati. Non è quindi un caso che il settore farmaceutico sia uno dei settori più evoluti dal punto di vista dello scambio elettronico di dati e documenti, sia nel rapporto tra grossista e farmacie, sia tra grossista e industrie farmaceutiche (la percentuale di documenti trasmessi on line è superiore all'80% .Fonte: Consorzio Dafne).

Al contrario del settore farmaceutico, il settore della sanità pubblica è da qualche anno uno degli aspetti più delicati ed elemento di dibattito e confronto tra le Regioni e il Governo centrale, nonché tra le diverse Regioni e le strutture sanitarie.

La complessità organizzativa e gestionale in ambito sanitario è cresciuta in modo esponenziale nell'ultimo decennio. Infatti, se da un lato l'esplosivo progresso in campo tecnologico e medico produce opportunità di cura sempre più numerose e sofisticate, dall'altro la domanda incalzante di efficienza e qualità porta alla riduzione dei tempi di ricovero. Come conseguenza, il paziente è

sottoposto in tempi sempre più stringenti, durante il ricovero, ad un numero crescente di attività mediche, di terapie e trattamenti diagnostici, che possono innalzare la probabilità di incorrere in errori.

La logistica dei farmaci, dei presidi ospedalieri e dei beni di consumo rappresenta certamente uno degli ambiti di maggiore interesse tra le potenziali aree di intervento.

I beni di consumo (Farmaci, Dispositivi Medici e quanto altro in termini di materiali utilizzato per l'erogazione dei servizi sanitari) rappresentano una voce che va costituendo oramai il 15% circa della spesa sanitaria pubblica regionale e comportano considerevoli immobilizzazioni di capitale circolante in rimanenze di magazzino.

L'ottimizzazione della spesa sanitaria, insieme alla corretta interpretazione dei bisogni del paziente, deve guidare – secondo logiche di sviluppo di soluzioni innovative - i processi di razionalizzazione (inclusi quelli logistici connessi all'approvvigionamento e distribuzione di beni e servizi), in un'ottica che privilegi anche efficienza, economicità e qualità dei servizi prestati, agendo in particolare su:

- razionalizzazione dei procedimenti di acquisizione e gestione di beni e servizi;
- ottimizzazione del processo di erogazione della prestazione e quindi dell'organizzazione del lavoro;
- aggregazione degli acquisti (e dei relativi magazzini di stoccaggio);
- realizzazione di reti tecnologiche di collegamento tra aziende sanitarie su territori vasti (es. reti di laboratorio, reti di diagnostica per immagini), favorendo la razionalizzazione delle prestazioni erogate;
- l'informatizzazione e l'automazione del processo di gestione del farmaco;
- sviluppo di nuove procedure logistiche ed organizzative di supporto, ripensate in ottica di network sanitario, in grado di:
 - o aumentare il grado di sicurezza nella gestione dei farmaci favorendo la prevenzione e la previsione degli errori umani e degli eventi avversi;
 - o migliorare la distribuzione del farmaco all'utente finale;
 - o ottimizzare il grado di centralizzazione/decentralizzazione delle scorte dei materiali all'interno della filiera sanitaria (riducendo le scorte e le varianti di farmaci/presidi utilizzati);
 - o sviluppando nuove metodologie e modelli volti all'ottimizzazione del processo di immagazzinamento e movimentazione dei farmaci;
 - o progettando la *reverse logistics* per il recupero, il riciclo e lo smaltimento dei materiali farmaceutici;

- riducendo i costi di obsolescenza tecnica (es. farmaci scaduti) e funzionale (es. temperature di conservazione non adeguate, danneggiamenti, etc.) dei farmaci in giacenza e del fenomeno di sottrazione illecita dei farmaci.

In particolare, per quanto riguarda i processi a monte della filiera (dall'industria farmaceutica all'ospedale) occorre concentrarsi sui seguenti aspetti:

- realizzazione di reti logistiche sanitarie centralizzate e completamente integrate dal punto di vista informativo mediante avanzati sistemi telematici. La creazione di *hub* logistici adibiti al ricevimento-stoccaggio e distribuzione dei beni di consumo per un gruppo più o meno numeroso di ospedali e strutture sanitarie consentirà un'efficiente centralizzazione di tutti i servizi logistici legati alla gestione di materiali-informazioni e attrezzature. La linea guida del cambiamento è l'adozione di un centro logistico centralizzato per ogni rete, capace di migliorare l'efficienza e l'efficacia dei processi logistici quali:
 - l'acquisto di gruppo (*group purchasing, collaborative purchasing, utilizzo di e-catalogue*)
 - la gestione condivisa dei servizi (es. manutenzione/noleggio/utilizzo delle attrezzature mediche)
 - la gestione centralizzata della attività di ricevimento-stoccaggio e distribuzione dei materiali di consumo ai punti di utilizzo.
- individuazione delle più opportune tecnologie di automazione delle attività di stoccaggio, *picking*, confezionamento e movimentazione dei materiali che saranno gestiti nell'hub logistico centralizzato. Grazie alle economie di scala che si realizzeranno sia in termini di flussi di input, di output e di giacenza controllata, sarà possibile adottare specifiche soluzioni di automazione in relazione alle diverse tipologie di prodotti stoccati e movimentati. Come dimostrano le esperienze internazionali in questo settore, la centralizzazione dei servizi logistici porta con sé una spinta intrinseca a maggiori investimenti in avanzate infrastrutture telematiche e automatiche. In tale contesto sarà necessario favorire l'utilizzo di tecniche di identificazione di unità di carico/SKU/mezzi e conducenti mediante RFI anche per il monitoraggio di temperature e pesi durante i trasporti dei beni agli ospedali;
- outsourcing logistico sanitario: esternalizzazione del controllo delle attività logistiche e dei servizi logistici laddove vi sarà una effettiva convenienza economica e operativa, consentendo di sfruttare al meglio le "core competence" del settore logistico già presenti nel nostro Paese pur mantenendo il controllo diretto sui nodi strategici della rete. Il

controllo della rete dovrà garantire la piena sicurezza del sistema, il rispetto dei parametri di performance concordati inizialmente con i partner logistici coinvolti e adeguate misure di controllo e riduzione dei rischi di fallimento e di rottura della rete.

Per quanto riguarda i processi e le attività logistiche che rientrano nella filiera a valle dell'ospedale, con particolare interesse per le implicazioni operative, informative e di sicurezza (appropriatezza) connesse con la gestione e l'utilizzo dei prodotti, occorre concentrarsi sulla riduzione dell'incidenza degli errori³¹ nell'ambito in cui operano, attraverso un'attenta revisione delle procedure operative e soprattutto con l'ausilio di nuove tecnologie.

Gli errori farmacologici sono il risultato di molti fattori: confezioni di farmaci simili che possono determinare uno scambio di prodotti, variabilità dei sistemi di registrazione delle prescrizioni che possono indurre errori di dosaggio, errata interpretazione delle prescrizioni e delle abbreviazioni, errata trascrizione delle prescrizioni, ecc. Il rischio di errore emerge a tutti i livelli del processo di gestione della terapia farmacologica e spesso ha radici ancora più a monte, come ad esempio nei processi di supporto, come l'approvvigionamento, la pianificazione, lo stoccaggio.

Occorre pertanto favorire la diffusione nei reparti ospedalieri di infrastrutture ICT adeguate ed evolute, accompagnando gli operatori sanitari nell'apprendere il loro corretto utilizzo e beneficio, favorendo la sperimentazione di metodologie integrate di memorizzazione e trasmissione automatica dei dati (barcode-RFID tags), di dispositivi di identificazione di oggetti e persone non invasivi e di strumentazioni di reparto "intelligenti" per la gestione e distribuzione di farmaci e materiali.

Le esperienze già maturate nel settore saranno portate a sistema in modo da massimizzare le best practice della logistica pubblica del farmaco per arrivare ad uno standard nazionale, confermando l'intesa con il Ministero della Salute.

15.1.3. Il programma di filiera per la reverse logistics

Il programma di filiera della reverse logistics porterà all'approfondimento delle politiche di intervento possibili prioritariamente per il settore degli elettrodomestici (ripresa dei lavori avuti con la Regione Marche), unitamente a quello dell'automotive da avviare con Piemonte e Campania. Per questo ultimo settore si pongono due obiettivi chiave: facilitare il ciclo dell'ammodernamento parco veicoli destinato al settore del trasporto delle merci, ma anche quello ambientale.

³¹ Su 8 milioni di ricoveri in strutture pubbliche, circa 320 mila pazienti, cioè il 4 %, denunciano danni: tra gli errori più diffusi ritroviamo quelli relativi alla terapia farmacologica. La stessa Società italiana di farmacia ospedaliera e dei servizi farmaceutici delle aziende sanitarie (SIFO), mette in luce la dimensione del problema: "i più importanti studi internazionali hanno valutato l'incidenza degli errori della terapia farmacologica nell'ordine del 5-15% su tutte le somministrazioni e del 15- 20% di tutti gli errori sanitari

La filiera degli elettrodomestici

Il 27 gennaio 2003 il Parlamento Europeo ha approvato la Direttiva 2002/96/CE, con lo scopo di regolamentare la gestione dei Rifiuti di Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche (RAEE). Il provvedimento si colloca nella più ampia politica di tutela della salute umana, dell'ambiente e di sviluppo sostenibile. Tale politica è stata perseguita dalla Comunità Europea già a partire dagli anni '90 ed attuata con numerose Direttive e Regolamenti, alcuni dei quali riconducibili all'applicazione del concetto di Responsabilità Estesa del Produttore (*EPR Extended Producer Responsibility*)

I punti chiave della Direttiva RAEE, che ha lo scopo di assicurare un corretto recupero, trattamento e riciclaggio/riutilizzo delle apparecchiature elettriche ed elettroniche giunte a fine vita, possono essere sintetizzati come segue:

- necessità di una raccolta separata rispetto al flusso dei rifiuti solidi urbani;
- trattamento obbligatorio dei RAEE raccolti in impianti autorizzati, che utilizzino le migliori tecnologie disponibili per assicurare un elevato livello di tutela ambientale;
- recupero di una percentuale minima in peso dei beni, variabile a seconda della specifica tipologia di RAEE tra il 70% e l'80% e reimpiego/riciclaggio tra il 50% e il 75%;

Nonostante il principio di Responsabilità Estesa preveda che i costi relativi alla gestione del fine vita del prodotto siano a carico dei produttori, è importante capire come è opportuno strutturare il sistema, nel caso specifico dei RAEE.

Il sistema di gestione è caratterizzato dall'interazione di diversi attori, ad ognuno dei quali competono precise responsabilità. Per schematizzare tale sistema si può far riferimento alla figura sottostante in cui vengono evidenziate le tre fasi logiche (raccolta, trattamento e destinazione finale) che compongono il ciclo di fine vita dei beni.

La capacità del sistema di generare ed incentivare la generazione di flussi di apparecchiature a fine vita da trattare sia una condizione essenziale per garantire efficienza al sistema. Tale efficienza è essenziale sotto il profilo:

- tecnologico, in quanto occorre incentivare la costruzione di centri di trattamento con capacità produttive minime che vanno ben oltre gli attuali valori di flusso intercettato;
- economico, in quanto non è ipotizzabile la generazione dei flussi minimi di processo con bacini di raccolta troppo estesi dato il forte impatto del costo della logistica sui costi globali del sistema, quantificabile in una quota di circa il 50%;
- ambientale, in quanto esistono forti ricadute se si pensa, ad esempio, alla sola attività di trasporto (emissioni, inquinanti,...) nel dover creare dei bacini di raccolta minimi per gli impianti di trattamento che siano di dimensioni notevoli.

La criticità della fase di micro-raccolta quindi, momento in cui si generano i flussi delle apparecchiature, risulta evidente e di non semplice risoluzione; esistono infatti diversi aspetti che influiscono sul tasso di generazione ed intercettazione di RAEE, alcuni dei quali difficilmente o scarsamente controllabili dagli attori del sistema: cultura del cittadino; informazione sulla pericolosità dei RAEE e sul corretto processo di dismissione; facilità di accesso ai sistemi di raccolta da parte dei detentori delle apparecchiature; costi/benefici dei sistemi di raccolta.

Appare dunque evidente come la fase di micro-raccolta sia, allo stato attuale di recepimento della Direttiva 2002/96 e di successiva implementazione di un sistema di gestione dei RAEE, il punto chiave per garantire efficienza del sistema, almeno in quattro diversi ambiti di intervento operativo e strategico:

- la micro-raccolta rappresenta l'interfaccia tra detentore finale e sistema di gestione dei RAEE, ed è quindi il momento in cui si generano e si intercettano i flussi, unica vera condizione di sussistenza del sistema;
- la micro-raccolta, ed in particolare la gestione operativa della logistica (pianificazione della rete), contribuisce in modo determinante a ridurre l'incidenza dei costi di sistema. Tale riduzione è fondamentale per il produttore, essendo l'aumento di efficienza globale del sistema (dal punto di vista tecnologico, economico ed ambientale) direttamente correlato con i costi che è chiamato a sostenere; di conseguenza, importanti benefici sono ottenibili anche dal detentore finale del bene, a fronte di una minore probabilità di aumento diretto dei prezzi di mercato delle apparecchiature nuove, ovvero di un aumento delle imposte indirettamente collegate con la gestione dei RAEE;
- la possibilità di definire, anche nel nostro Paese, così come accade in altri stati dell'UE, forme di partecipazione ai costi di micro-raccolta da parte dei produttori contribuisce in maniera determinante, da un lato, a limitare la possibilità di aumento delle imposte indirettamente collegate alla gestione dei RAEE, dall'altro, a incentivare la creazione di sistemi di micro-raccolta efficaci da parte delle società che sono chiamate ad assumersene, stante l'attuale bozza di recepimento, l'onere;
- la possibilità di gestire la micro-raccolta come attività imprenditoriale vera e propria, con la possibilità di vantare, da parte dei soggetti che effettuano l'attività, diritto di proprietà sul rifiuto, da un lato, stimola la creazione di un sistema efficace di micro-raccolta (associando al rifiuto un valore), dall'altro, crea il rischio di una corsa ad una segmentazione dei RAEE raccolti in funzione del valore dell'apparecchiatura, con il rischio di creare diseconomie sia operative (logistica frammentata), sia economiche (ai produttori rimane l'onere di gestire le apparecchiature a minor valore, con negative ripercussioni sugli utenti finali attraverso il

fenomeno della maggiorazione del prezzo), sia ambientali (con il rischio di scarsa propensione alla raccolta delle apparecchiature a minor valore).

La filiera automotive

Il settore automotive è di grande rilevanza per l'economia nazionale. In particolare, con riferimento all'anno 2009, il fatturato è stato stimato in oltre 170 miliardi di euro, generando un'occupazione superiore a 1,2 milioni di addetti (diretti + indiretti).

All'interno della filiera, le case automobilistiche rappresentano i principali attori della supply chain. Ma non è solo "il prodotto finito": la *value chain* inizia con la fornitura delle materie prime e termina con il ritiro dal mercato e dalla circolazione delle autovetture o il riciclo di parti di veicoli o veicoli a fine vita. In particolare, la filiera dell'automotive può essere considerata come composta da fabbricazione di autoveicoli, carrozzerie, parti e accessori, nonché servizi di vendita autovetture, manutenzione e riparazione.

Alla complessità di prodotto si aggiunge una consistente complessità dei processi di approvvigionamento e di produzione: cicli di assemblaggio composti da un elevato numero di fasi e di lavorazioni successive, alimentati da flussi di componenti provenienti da svariati fornitori localizzati in diverse aree geografiche che si estendono su scala globale, e che operano su vari livelli della filiera (fornitori di primo, secondo e terzo livello). Tali caratteristiche di prodotto e di processo vanno pertanto a determinare le criticità gestionali a livello di logistica e di distribuzione, trasferendo e ampliando la complessità generale.

Analizzata nel suo insieme, la filiera dell'automotive risulta notevolmente articolata, ma si può considerare composta da tre segmenti principali: la sezione legata alla produzione e all'assemblaggio dei veicoli, e la sezione riguardante le attività di distribuzione dei veicoli finiti, la sezione riguardante il recupero di componenti di veicoli da rottamare.

16. PIATTAFORMA TELEMATICA PER IL TRASPORTO MERCI, LOGISTICA E AMBIENTE

Premessa

Lo sviluppo del Business Model passa attraverso i seguenti elementi:

1. individuazione delle categorie di soggetti interessati (stakeholder) alla fluidità, efficienza e sicurezza del trasporto stradale, e dei sistemi logistici di cui questo è parte,
2. specificazione, per le diverse categorie di stakeholder, dei motivi di interesse alla fluidità, efficienza e sicurezza del trasporto stradale e dei servizi domandati,
3. individuazione dei servizi offerti dalla piattaforma e delle categorie entro cui questi possono essere raggruppati,
4. individuazione delle relazioni tra stakeholder, piattaforma ed altri attori,
5. valutazione dei benefici sociali ed individuali generabili dai servizi offerti dalla piattaforma,

16.1. Le categorie interessate all'efficienza nell'autotrasporto e nella logistica (stakeholder)

Lo strumento oggetto di progettazione è rappresentato in questa sede da una piattaforma telematica in grado di offrire servizi che abbiano a monte una domanda reale e, di conseguenza, una propensione ad investire risorse a fronte del valore generato dai servizi offerti.

La domanda di efficienza nell'autotrasporto e nella logistica rappresenta, pertanto, la base metodologica di definizione dell'offerta della piattaforma oggetto del business model; essa emerge da diverse categorie di utenti finali della rete stradale, delle altre infrastrutture e dei servizi logistici in genere.

I soggetti direttamente interessati all'efficienza dell'autotrasporto e della logistica e, quindi, all'attivazione della piattaforma possono essere ricondotti a tre gruppi fondamentali: gli *utenti diretti* delle infrastrutture stradali, i *gestori* delle infrastrutture, la *collettività e le istituzioni* che la rappresentano.

Gli *utenti diretti* delle infrastrutture stradali possono essere a loro volta identificati nelle seguenti categorie:

- l'insieme degli **utenti della rete stradale**, a loro volta distinguibili a seconda delle motivazioni di utilizzo dell'infrastruttura e dei veicoli con i quali usufruiscono dell'infrastruttura; ciò significa che gli utenti possono essere distinti in:
 - autotrasportatori,
 - altri utenti per finalità professionali (viaggiatori in auto, ecc.)
 - altri utenti per finalità non professionali (viaggiatori in auto, ecc.)

- **Committenti e destinatari dei servizi di autotrasporto** tra i quali si distinguono:
 - i **committenti dei servizi di autotrasporto**, che hanno il diritto di vedere assolti gli impegni di consegna assunti, fundamentalmente rappresentati da operatori economici di diversi settori e attività, ma anche da privati.
 - **I destinatari delle merci autotrasportate** a loro volta distinguibili a seconda che si tratti di operatori economici di qualunque attività e settore, ovvero di utenti privati, quale ne sia la localizzazione in prossimità o meno della rete autostradale.

I *gestori* delle infrastrutture possono essere classificati a seconda che si tratti di:

- gestori di reti stradali,
- gestori di reti autostradali,
- gestori di interporti con accessi autostradali,
- gestori di piattaforme logistiche con connessioni stradali (centri di distribuzione, aree ASI, ecc.).

Collettività ed istituzioni rappresentative

All'interno della *collettività*, infine, è importante distinguere tra:

- **collettività presenti nell'intorno della rete stradale**, a loro volta distinguibili in collettività civili con sedi abitative in prossimità della rete stradale ed operatori economici dei diversi settori (agricoltura, industria, ecc.) con sedi operative immediatamente a ridosso della rete stradale.
- **collettività in genere**, sia per gli aspetti relativi all'efficienza del traffico e dell'autotrasporto ed ai relativi costi gravanti sulla collettività, sia per gli aspetti relativi alla salute ed ai relativi costi sociali.

Tutte le categorie precedentemente individuate e, in particolare, la collettività in genere, in quanto portatori di interessi non particolari, sono rappresentate da istituzioni collettive di diverso livello territoriale: Comuni, Province, Regioni, Governo Nazionale.

Tenuto conto che la piattaforma in progetto corrisponde innanzitutto alla domanda nazionale di efficacia ed efficienza nell'autotrasporto e nella logistica in genere, assumono un rilievo particolare le istituzioni di livello nazionale ed, in particolare, i Ministeri dei Trasporti, della Salute e dell'Ambiente.

16.2. I motivi di interesse delle diverse categorie di stakeholder

Le categorie di soggetti interessati alla rete stradale delle infrastrutture e dei servizi logistici in genere esprimono motivi di interesse di diversa natura alla gestione efficiente dell'autotrasporto e della logistica.

Partendo dai motivi di interesse delle diverse categorie di utenti finali, è possibile evidenziare la domanda di servizi emergente nei confronti della costituenda piattaforma telematica.

La scheda che segue, pertanto, evidenzia, per le principali categorie di utenti finali delle infrastrutture di trasporto, i motivi di interesse all'efficienza dell'autotrasporto e, quindi, all'erogazione di determinati tipi di servizi da parte della costituenda piattaforma telematica.

Categorie di stakeholder	Motivi di interesse		
	Efficienza operativa	Rischi per la salute specifici (incidenti, ecc)	Rischi per la salute generici
<i>Utenti diretti delle infrastrutture</i>			
Autotrasportatori	Stabilità del traffico, riduzione dei tempi di attesa al carico ed allo scarico	Costi per gli addetti/ Incidenza spese assicurative/ Efficienza aziendale	Incidenza degli oneri sociali
Utenti per finalità professionali	Stabilità del traffico	Costi per gli addetti/ Incidenza spese assicurative/ Efficienza aziendale	Incidenza degli oneri sociali
Utenti per finalità non professionali	Stabilità del traffico	Costi diretti per le persone	
<i>Emittenti/ Destinatari dei servizi di autotrasporto</i>			
Emittenti dei servizi di autotrasporto	Stabilità dell'assolvimento degli impegni assunti		
Operatori economici destinatari delle merci autotrasportate	Stabilità dei tempi di consegna (nell'ordine dei 30 min.)		
Utenti destinatari delle merci autotrasportate	Stabilità dei tempi di consegna (nell'ordine dei giorni)		
<i>Gestori delle infrastrutture</i>			
Gestori di reti stradali	Stabilità del traffico ed utilizzo produttivo delle infrastrutture di competenza		Incidenza degli oneri sociali
Gestori di reti autostradali	Stabilità del traffico ed utilizzo produttivo delle infrastrutture di competenza		Incidenza degli oneri sociali
Gestori di interporti	Flusso senza interruzioni delle infrastrutture di competenza		Incidenza degli oneri sociali
Gestori di piattaforme logistiche	Flusso senza interruzioni delle infrastrutture di competenza		Incidenza degli oneri sociali

<i>Collettività</i>			
Collettività presenti nell'intorno della rete stradale	inquinamento ambientale locale (acustico, dell'aria, ecc.) e relativi effetti civili ed economici (Valori immobiliari, vendibilità dei prodotti coltivati in prossimità della rete stradale, ecc.)		mantenimento dell'inquinamento da traffico (interesse alla fluidità del traffico)
Collettività in genere	benessere economico generale, riduzione della tassazione		disturbi causati dal traffico e conseguente spesa sanitaria

Tra i motivi di interesse riportati nella tabella, è possibile individuare due categorie:

- interessi di natura fondamentalmente privatistica, collegati all'efficienza specifica delle imprese di diversi settori economici (autotrasporto, gestori di piattaforme logistiche, gestori delle infrastrutture, aziende utenti dei servizi di autotrasporto, ecc.),
- interessi di natura intrinsecamente collettiva che, quindi, possono essere ricondotti ad istituzioni pubbliche rappresentative della collettività (Ministero dei Trasporti, Ministero della Salute, Ministero dell'Ambiente, ecc.).

16.3. I servizi offerti dalla Piattaforma

In corrispondenza con gli interessi individuati nel punto precedente, possono essere individuate le aree fondamentali di servizi erogati ed i principali servizi specifici ad esse riconducibili.

Tenuto conto della natura e dell'impatto (pubblico o privato) degli interessi evidenziati, possono essere individuate le seguenti categorie di servizi ed i servizi fondamentali ad esse riconducibili:

1. Servizi per il governo del traffico e del trasporto (T&T):
 - Controllo intelligente della congestione e pianificazione dinamica dei percorsi
 - Gestione dei trasporti eccezionali
2. Servizi per la gestione delle flotte (GF)
 - Gestione delle notifiche di filiera: dogane, terminalisti, committenti, autotrasportatori
 - Gestione delle interfacce tecniche degli scambi intermodali
 - Gestione delle interfacce grande distribuzione
 - Gestione amministrativa dei processi commerciali
3. Servizi per la sicurezza e per l'ambiente (S.&A.)
 - Monitoraggio della sicurezza sul veicolo ai fini del controllo e delle responsabilità

- Tracciamento delle merci pericolose
- Tracciamento dei rifiuti

Le tre aree si distinguono tra loro per il contenuto dei servizi offerti e per i destinatari.

Nel **primo insieme** il contenuto dei servizi è rappresentato dal governo del traffico. Si tratta di servizi finalizzati a rendere più fluida la circolazione complessiva sulla rete; vengono, perciò, rese due tipologie di servizi fondamentali: il controllo intelligente della congestione e la gestione dei trasporti eccezionali.

Il servizio di controllo intelligente della congestione e di pianificazione della dinamica dei percorsi prevede che la piattaforma offra agli autotrasportatori la segnalazione di eventi straordinari quali: incidenti, lavori in corso, chiusure di strade o di corsie ecc., e su richiesta l'indicazione di percorsi alternativi. Si otterrà, così, una riduzione dei fenomeni tipici della congestione quali in particolare code e ritardi.

Per i trasporti eccezionali il servizio fornito dalla piattaforma telematica prevede l'individuazione "a priori" della rete operabile per questo tipo di trasporti e, quindi, consente la semplificazione di tutte le procedure burocratiche per l'acquisizione dei permessi necessari da parte di tutti gli enti preposti al controllo e gestione della viabilità. Ovviamente i trasporti eccezionali programmati dagli operatori autorizzati diventeranno anche input informativi per il servizio di controllo intelligente della congestione e pianificazione dinamica dei percorsi: i trasporti eccezionali, infatti, saranno oggetto di segnalazione e di indicazione eventuale di percorsi alternativi.

I destinatari del servizio sono gli utenti delle infrastrutture stradali, siano essi autotrasportatori o privati e professionisti circolanti con altri tipi di mezzi. I beneficiari di questi servizi, quindi, sono, non soltanto gli operatori economici, ma l'intera collettività. Quest'ultima, data la natura dei servizi resi, è rappresentata, in particolare, dal Ministero dei Trasporti.

Nel **secondo insieme** i servizi offerti dalla PILT hanno una funzione preminentemente privatistica e sono rivolti, infatti, specificamente alle imprese di autotrasporto, agli interporti, porti, ecc. .

Per quanto attiene alla gestione delle notifiche di filiera, il servizio offerto dalla piattaforma consisterà in una estensione del processo doganale già previsto dal progetto "Sportello Unico Doganale". Il progetto prevede lo scambio telematico della documentazione consentendo la riduzione dei tempi di svincolo della merce, un unico momento di controllo e, quindi, una riduzione dei tempi e dei costi di svincolo della merce. La piattaforma telematica prevede di estendere il processo di informazione verso gli autotrasportatori e quindi di estendere i benefici della riduzione dei tempi di attesa anche al segmento dell'autotrasporto.

Per quanto attiene alla gestione delle interfacce tecniche degli scambi intermodali e della grande distribuzione, la piattaforma consentirà di interfacciare l'autotrasportatore con i gestori dei centri

intermodali e di concordare l'orario, o meglio la finestra temporale di ritiro della merce, riducendo in modo consistente gli attuali tempi di attesa; la stessa cosa accadrà con i centri della grande distribuzione.

I servizi offerti dalla piattaforma, in questo caso, assumono la natura di servizi di mercato e dovrebbero essere, quindi, acquistati direttamente dalle imprese (di trasporto e di gestione dei centri) che ne vorranno beneficiare.

Nel **terzo insieme** sono compresi servizi di interesse generale relativi a merci di particolare tipo (rifiuti e merci pericolose) o al controllo della qualità dei servizi di trasporto in genere ai fini della sicurezza del traffico: si intendono compresi in quest'ultima area anche i servizi di supporto alle pattuglie di CMR.

Per quanto riguarda il tracciamento della *gestione dei rifiuti*, l'esperienza del SISTRI si basa sull'installazione di black box sui mezzi di trasporto e sulla gestione telematica dei documenti amministrativi che accompagnano il servizio.

L'erogazione dei servizi telematici si basa sulla raccolta di informazioni alla cui cessione sono obbligate le imprese di trasporto rifiuti speciali ed altre aziende della filiera (discariche, centri di trasferimento, ecc.).

La procedura di cessione di informazioni e di controllo delle attività prevede, sostanzialmente, tre passaggi fondamentali:

- la comunicazione alla piattaforma telematica da parte degli operatori dei propri programmi di servizio;
- l'autorizzazione da parte del NOE dei programmi comunicati;
- la verifica della conformità delle operazioni al programma attraverso apposite black box precedentemente installate e non manomettibili da parte degli addetti delle imprese.

Preliminari a questo processo corrente sono la registrazione delle imprese e l'installazione delle black box da parte di officine allo scopo autorizzate.

I servizi specificamente erogati dalla piattaforma sono, perciò, la registrazione delle imprese, la gestione documentale digitalizzata, il sistema di tracking (che in evoluzione diventerà un sistema di tracing), il monitoraggio delle discariche, un contact center per eventuali problemi delle imprese e un sistema di alert in base al quale i carabinieri del NOE possono assumere decisioni in merito al movimento dei mezzi. A valle di tali servizi la piattaforma provvede ad immagazzinare tutti i dati del movimento da cui deriva la produzione di statistiche e report di vario genere di cui ancora una volta sono destinatari i carabinieri del NOE al fine di orientare successive azioni di controllo anche mirate a specifici operatori del sistema.

In sintesi i servizi alla cui offerta contribuisce la piattaforma telematica SISTRI sono, in senso specifico, servizi di controllo ambientale e delle ecomafie; in termini più generali sono qualificabili come servizi di sicurezza. Rispetto a tale esperienza, il servizio potrebbe essere erogato anche con riferimento ai rifiuti elettrici ed elettronici.

Per quanto attiene alle *merci pericolose*, l'obiettivo è quello di replicare anche per questo comparto di trasporti l'esperienza del SISTRI sulla gestione dei rifiuti. Saranno adottate, pertanto, procedure analoghe a quelle già sperimentate per questo ambito di merci.

Per quanto riguarda, infine, il supporto alle pattuglie di CMR, la piattaforma, sull'esperienza di quanto già svolto dalla PTA, centralizzerà il supporto telematico alle operazioni di controllo eseguite dalle pattuglie di polizia stradale e dagli addetti del Ministero che compongono le squadre di supporto.

16.4. Stakeholder, piattaforma ed altri attori: lineamenti del sistema di offerta

Lineamenti del processo

L'erogazione dei servizi da parte della piattaforma assume la natura di output informativi di cui sono destinatari gli stakeholder (utenti diretti, gestori e collettività). Le informazioni fornite sono il prodotto di elaborazioni di dati ed informazioni elementari fornite alla piattaforma dagli stessi stakeholder o da soggetti detentori di specifiche informazioni e dati.

I soggetti del processo

Sulla base delle analisi sviluppate in precedenza, la gestione della piattaforma coinvolgerà i seguenti attori:

- stakeholder e relativi enti rappresentativi,
- i detentori di informazioni,
- attori della piattaforma.

Stakeholder e relativi enti rappresentativi

Si tratta dei soggetti già individuati in precedenza (operatori dell'autotrasporto, gestori delle infrastrutture, gestori delle piattaforme logistiche, ecc.) e dei Ministeri rappresentativi degli interessi collettivi (Ministero dei Trasporti, Ministero della Salute, Ministero dell'Ambiente).

I detentori di informazioni

Tenuto conto della natura dei servizi che saranno offerti dalla piattaforma, assume un ruolo fondamentale l'individuazione dei soggetti e delle istituzioni detentori delle informazioni utili per la erogazione di servizi. L'identificazione specifica delle istituzioni interessate richiede un maggiore dettaglio nella definizione di servizi offerti; fin da ora, tuttavia, possono essere individuate le categorie di soggetti ed istituzioni che parteciperanno al sistema (anche) in veste di fornitori di informazioni.

Si tratta, innanzitutto, degli stessi utenti delle infrastrutture stradali, che saranno coinvolti sia volontariamente, sia in maniera sistematica, attraverso l'installazione a bordo dei mezzi di specifiche attrezzature nella fornitura di informazioni relative alla loro posizione, percorsi programmati, ecc.. A questi si aggiungono i gestori delle infrastrutture stradali (ANAS) ed autostradali (AISCAT), sia direttamente, sia attraverso le istituzioni già operanti cui partecipano (CCISS). Saranno coinvolti, infine, le autorità della protezione civile e quelle preposte alle previsioni meteorologiche, insieme alla le autorità primariamente preposte al controllo della circolazione: polizia stradale ed altre forse dell'ordine.

Gli attori della piattaforma

Il ruolo centrale sarà svolto dal gestore della piattaforma. Senza entrare in ulteriori dettagli, all'interno della piattaforma integrata per la logistica ed i trasporti, si individuano due fondamentali tipologie di operatori: il gestore del sistema telematico e gli erogatori dei servizi agli utenti (interfaccia con l'utenza).

Il gestore del sistema telematico è, in particolare, il gestore del processo elaborativo che, visto in termini sequenziali, si sviluppa attraverso:

- la raccolta di dati elementari (input telematici forniti direttamente dagli utenti, ecc.) e di informazioni pre-elaborate da soggetti terzi (CCISS; ecc),
- l'elaborazione dei dati elementari e delle informazioni in input in base alla specifica dei servizi da erogare da parte dell'intera piattaforma,
- la fornitura delle informazioni elaborate alle strutture di interfaccia con l'utenza.

Gli erogatori dei servizi agli utenti sono in contatto diretto con gli utenti finali e ricevono dal sistema telematico le informazioni già elaborate nelle modalità necessarie per l'erogazione dei servizi.

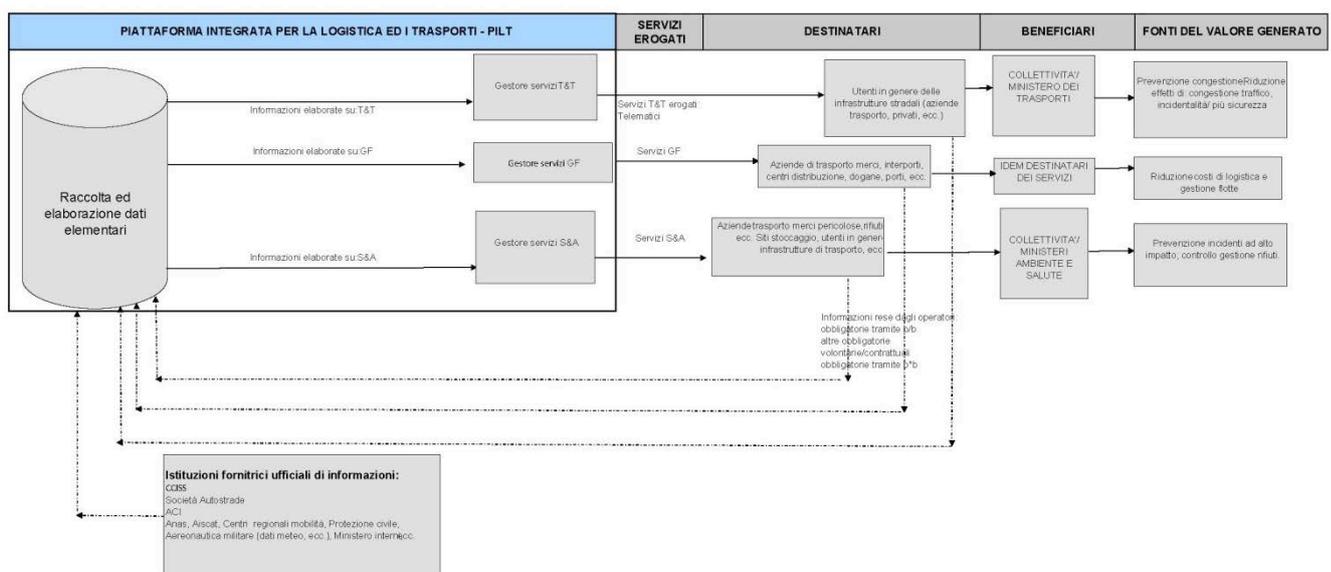
Ovviamente, se in termini sequenziali le informazioni in input vengono prima delle elaborazioni e della erogazione dei servizi, in termini logici sarà necessario definire, preliminarmente, i servizi che si intendono erogare e, successivamente, le informazioni da ottenere e, infine, i dati elementari da raccogliere e l'elaborazioni da effettuare. La scelta per l'unicità del sistema telematico di

riferimento, anche a fronte di una pluralità di erogatori di servizi, deriva dal fatto che informazioni differenti fornite ad utenti altrettanto diversi, potrebbero avere come elemento di input gli stessi dati ed informazioni di base.

Ai fini della efficacia ed efficienza della gestione della piattaforma si pone il problema della unicità di gestione e, quindi, dei poteri e delle responsabilità. Data la stretta interdipendenza tra gli erogatori dei servizi ed il gestore del sistema telematico, è necessario prevedere la costituzione di un organo “amministrativo” di riferimento per entrambi, che sia in grado di coordinare tra loro i servizi resi, il processo telematico e le risorse disponibili, sia in termini di denaro che di strutture fisiche e competenze professionali.

Rappresentazione di sintesi del processo e delle relazioni tra soggetti del sistema

Lo schema che segue fornisce una sintesi delle attività attraverso cui si sviluppa il processo di erogazione dei servizi e delle relazioni che intercorrono tra i soggetti del sistema.



Come si può notare i soggetti fondamentali del sistema sono di quattro tipi:

1. La Piattaforma Integrata - PILT,
2. I destinatari diretti dei servizi erogati
3. I beneficiari e gli eventuali interpreti dei benefici pubblici (Ministeri)
4. I fornitori istituzionali di informazioni

Nel seguito si propone una breve sintesi delle attività che dovrebbero essere svolte dai singoli attori e delle relazioni che si instaurano tra di essi.

Destinatari dei servizi relativi alle diverse funzioni risultano rispettivamente:

- Per i servizi T&T (Gestione del traffico e del trasporto) sono destinatari gli utenti in genere delle infrastrutture stradali e, cioè, sia le aziende di trasporto che gli utenti privati.
- Per i servizi GF (Gestione delle flotte e delle merci) sono destinatari le aziende di trasporto merci e di logistica: porti e interporti, centri di distribuzione, dogane ecc..
- Per i servizi S&A (Servizi per la sicurezza e per l'ambiente) sono destinatari le aziende di trasporto rifiuti e relativi siti di stoccaggio e/o trattamento (rifiuti urbani, RAEE, farmaceutici, alimentari, ecc.), aziende di trasporto merci pericolose (idrocarburi, gas liquidi, ecc.). Di quest'ultimo servizio è beneficiaria anche la collettività in genere, dato che su di essa gravano i rischi connessi ad una gestione inappropriata dei rifiuti e del traffico relativo alle merci pericolose.

Beneficiari dei servizi relativi alle diverse funzioni sono, rispettivamente:

- la collettività degli utenti delle infrastrutture di trasporto, per i servizi di governo del traffico e del trasporto,
- le imprese operanti nei trasporti e nella logistica per i servizi di governo delle flotte e delle merci nonché le strutture puntuali che svolgono servizi (porti, interporti),
- l'intera collettività per i servizi di governo dell'ambiente.

Fornitori ufficiali di informazioni.

Gli interpreti dei benefici della collettività possono essere individuati, rispettivamente, nel Ministero dei trasporti, per i servizi T&T e nei Ministeri dell'Ambiente e della Salute per i servizi GF.

L'ultima categoria di soggetti che opera nel sistema può essere individuata nei fornitori di informazioni - provider - che non siano già compresi fra i destinatari o beneficiari.

Le informazioni che alimentano il sistema, infatti, saranno fornite in gran parte dagli stessi destinatari soprattutto per quanto attiene alle informazioni obbligatorie raccolte tramite black box installate sui veicoli di trasporto merci.

Altre informazioni, tuttavia, in particolare quelle relative agli eventi legati alle infrastrutture, ai flussi di traffico ad alle autorità, saranno fornite da diversi tipi di istituzione.

In posizione di preminenza si pone il CCISS per i dati di traffico; ruoli di rilievo assumono però altre istituzioni pubbliche quali: Autostrade, Aiscat, Anas, Centri regionali mobilità per i dati infrastrutturali, Protezione Civile ed altri per i dati meteo, il Ministero degli Interni per dati relativi a incidenti, manifestazioni, restrizioni del traffico, ed altri enti.

Lo schema proposto sopra evidenzia con linee intere i servizi erogati dalla piattaforma e dalle sue diverse componenti e con linee tratteggiate le informazioni raccolte dalla struttura di elaborazione dati.

Servizi per la gestione delle flotte

- Gestione delle notifiche di filiera: dogane, terminalisti, committenti, autotrasportatori
- Gestione delle interfacce tecniche degli scambi intermodali
- Gestione delle interfacce grande distribuzione
- Gestione amministrativa dei processi commerciali

Servizi per la sicurezza e per l'ambiente

- Monitoraggio della sicurezza sul veicolo ai fini del controllo e delle responsabilità
- Tracciamento delle merci pericolose
- Tracciamento dei rifiuti.

17. LE MISURE DI INTERVENTO, IL MONITORAGGIO E LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI

La pressione indotta dalla crisi globale, che ci mette di fronte un futuro relativamente incerto ma con alcune certezze di interesse per la logistica: la contrazione delle risorse pubbliche disponibili, l'accelerazione delle strategie delle aziende più solide e meglio capitalizzate finalizzate al rafforzamento della posizione di mercato su scala almeno macroregionale, la relativa dipendenza della ripresa degli scambi dalla dinamicità delle economie extra-Ue in più rapida crescita.

Più in generale, la crisi accelera la ricomposizione della divisione internazionale del lavoro e rende vitale il recupero di standard di crescita in linea con i principali competitor europei; questo impone il rafforzamento di processi di ristrutturazione del sistema produttivo e una più efficiente riallocazione delle risorse verso ambiti con maggior potenziale di espansione.

La logistica è un comparto strategico in questa ottica, e anche qui si pone la necessità di interventi che semplifichino il quadro regolamentare e promuovano la concorrenza insieme a efficienti condizioni di entrata e uscita dal mercato. Senza dimenticare che l'ottimizzazione dell'impiego delle reti e delle risorse (pubbliche e private) rende accessibili benefici economici e ambientali altrimenti difficilmente perseguibili in un territorio che non consente la moltiplicazione delle infrastrutture fisiche.

Il valore aggiunto di una politica industriale per la logistica andrebbe ricercato almeno in tre direzioni:

- accompagnare e non ostacolare il cambiamento, mettendo le imprese efficienti in grado di crescere e di investire in tecnologie, innovazione, specializzazione, qualità e comodità, con incentivi mirati e sufficienti per stimolare gli investimenti innovativi coerenti con obiettivi generali di competitività e sostenibilità,
- dotare i mercati di infrastrutture ICT di rete armonizzate, su cui si gioca ormai una quota determinante della competitività di sistema, integrando i lavori in corso nel prossimo Piano nazionale, incluso il progetto UIRNet che ha uno specifico valore per la diffusione a livello degli operatori non strutturati,
- modulare le misure nazionali in funzione di obiettivi di medio e di lungo periodo non modali ma di sistema, dai quali derivare i correttivi e gli incentivi/disincentivi opportuni nei diversi segmenti modali, da sincronizzare quanto possibile.

La risposta del mercato dipenderà anche dalla credibilità dell'azione e la credibilità è un valore da costruire dopo le discontinuità del passato.

Le politiche da attuare per una crescita economica devono essere pertanto volte a migliorare i fattori che alla crescita più contribuiscono, e precisamente:

- ii. il capitale umano
- iii. il capitale infrastrutturale
- iv. la qualità e i costi dei servizi
- v. la governance e la regolazione.

Tutti questi fattori influiscono sulla produttività complessiva della economia e perciò sulla competitività del Paese.

Due appaiono i passi preliminari a qualsiasi nuova indicazione di politica economica per la logistica. In primo luogo è necessario tracciare una “mappa” delle misure in vigore e dell’entità delle risorse impegnate e da impegnare sulle diverse misure individuate.

In secondo luogo, e per motivi non dissimili da quelli menzionati, è necessario operare una ricognizione dettagliata delle politiche regionali in essere e delle risorse impegnate.

Il primo sforzo è quello che viene operato attraverso il Piano Nazionale della Logistica, mettendo in campo tutte le migliori forze del Governo centrale e segnatamente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti unitamente a tutti i Ministeri presenti in Consulta; il passo successivo richiede la collaborazione dei Governi regionali e quelli locali.

Dall’insieme delle politiche è possibile definire un quadro puntuale per stabilire da “dove si parte” per operare una valutazione degli impatti che può generare il Piano.

La valutazione degli impatti seguirà la impostazione dell’Impact Assessment dell’Unione Europea che si sviluppa sostanzialmente attraverso:

- la identificazione delle criticità;
- definizione degli obiettivi;
- sviluppo delle principali policy option;
- analisi degli impatti delle alternative selezionate;
- comparazione delle alternative;
- valutazione degli effetti;
- monitoraggio degli interventi.

Questa linea metodologica delle misure di intervento prenderà in esame in prima fase tutte le azioni individuate a “costo zero” per procedere su quelle definite attraverso le 10 linee strategiche del Piano.

Ciò premesso, sulla base degli approfondimenti svolti in sede di elaborazione del Piano e delle indicazioni di quadro che ne emergono, appare sin da ora possibile riassumere alcune piste di intervento coerenti con l’obiettivo di liberare le risorse imprenditoriali verso gli investimenti e la cooperazione necessari alla crescita logistica, sostenendone la capacità di rispondere al cambiamento.

Le piste di intervento capaci di concorrere all'obiettivo, da sottoporre a monitoraggio periodico, possono essere così riassunte:

1. Favorire la diffusione di servizi infrastrutturali e applicazioni ICT interoperabili, per ottimizzare l'operatività aziendale, l'integrazione modale, i rapporti con le amministrazioni e i tempi operativi, mediante:
 - la stabilizzazione delle attività di sperimentazione e consolidamento delle piattaforme telematiche in via di sviluppo (UIRNet, Albo Autotrasporto, Sistri), progressivamente ampliate a tutti gli interlocutori della logistica, nel quadro di un piano nazionale per i trasporti intelligenti.
2. Favorire l'outsourcing. Le attività logistiche in outsourcing assicurano maggior efficienza economica e ambientale. Per spingere il sistema produttivo in questa direzione occorrono azioni su:
 - formazione logistica, per l'offerta e per la domanda,
 - aggregazione di servizi, mediante sperimentazione e diffusione di contratti di rete, di distretto, di filiera, aderenti alle caratteristiche dimensionali e territoriali del sistema produttivo nazionale,
 - sperimentazione e diffusione di applicazioni ICT, finalizzate a ottimizzare i servizi di trasporto, anche multimodali, e a fornire alla committenza strumenti di visibilità in tempo reale del servizio.
3. Favorire la crescita dell'imprenditorialità logistica, fortemente sottodimensionata, e correggere l'eccessiva polverizzazione dell'autotrasporto agendo su:
 - aggregazioni di imprese di trasporto e logistica, anche mediante incentivazione fiscale e/o contributiva alle operazioni di fusione/acquisizione, compatibilmente con i vincoli comunitari,
 - incentivazione degli investimenti in innovazione e intermodalità, compresi gli investimenti in ICT e quelli per adeguare mezzi e attrezzature ai migliori standard ambientali, energetici e operativi,
 - sostegno per l'accesso al credito.
4. Favorire la multimodalità. L'integrazione modale richiede una pluralità di interventi convergenti, anche sul piano normativo e infrastrutturale. Con riferimento alle azioni positive di incentivazione è evidente la necessità di stabilizzare il rifinanziamento delle misure che spingono gli operatori a modificare e consolidare scelte di trasporto intermodali allo scopo di fidelizzare la domanda verso modalità – mare e ferrovia - che richiedono concentrazione di volumi. Ciò premesso, risultano essenziali misure per:

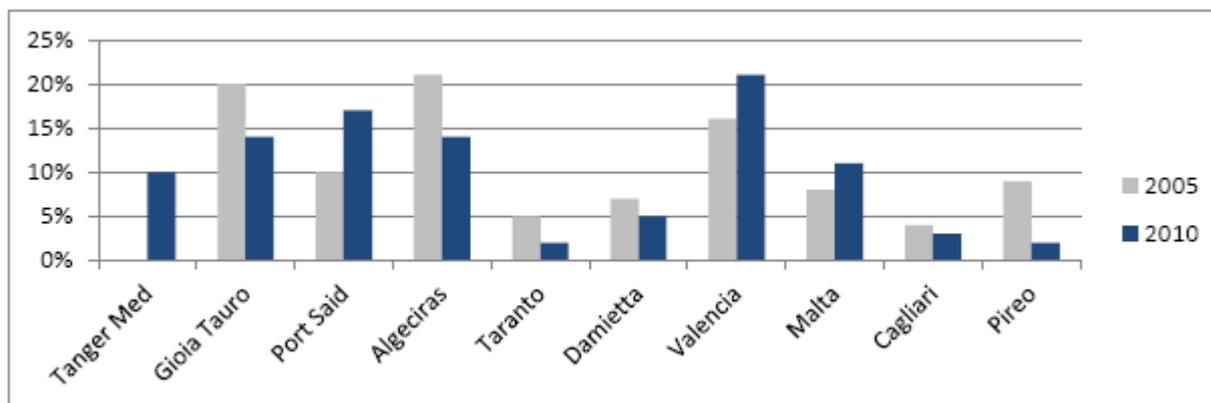
- la stabilizzazione delle misure di sostegno all'intermodalità marittima, sul modello dell'ecobonus all'utenza, da ampliare ad ulteriori collegamenti di corto raggio ad elevata valenza logistica, anche internazionali,
 - la stabilizzazione di misure di sostegno all'intermodalità ferroviaria, mediante bonus all'utenza, di preferenza su percorsi e servizi vocati al traffico ferroviario e quindi in grado di concentrare volumi sufficienti a favorire l'autosostenibilità a termine,
 - gli investimenti in mezzi e attrezzature per l'intermodalità,
 - la riduzione delle impedenze legate al costo delle manovre ferroviarie nei porti connessi alla rete dei corridoi a vocazione merci.
5. Sostenere la concorrenzialità delle imprese nei segmenti più esposti a rischi di delocalizzazione per effetti di dumping, specie sui costi sociali, derivanti dalla concorrenza degli operatori dell'Est Europa e dallo sviluppo di insediamenti logistico-portuali sulla sponda sud del Mediterraneo. Appaiono auspicabili misure temporanee, soggette a valutazione periodica in relazione all'andamento del mercato e compatibilmente con i vincoli comunitari, per:
- la riduzione del costo del lavoro per le aziende di autotrasporto mediante incentivazione e/o riduzione contributiva, ad es. in relazione ad assunzione di lavoratori temporaneamente espulsi dal circuito del lavoro o in relazione a operazioni di fusione/acquisizione o favorendo l'uscita controllata dal mercato dei padroncini,
 - la riduzione degli oneri sociali del cluster portuale, con particolare attenzione ai porti a prevalente attività di transhipment, direttamente esposti alla concorrenza dei porti mediterranei e del Nord Europa.

ALLEGATO 1: IL MEDITERRANEO E I FLUSSI DI TRAFFICO E LA LOGISTICA MONDIALE

La crescente importanza dell'area asiatica come polo produttivo mondiale, ha portato il Mediterraneo a ricoprire un importante ruolo geografico per lo scalo di merci in Europa. Per il Canale di Suez transitano oggi il 15% delle merci del totale mondiale, anche se la recente crisi del 2008-2009 ha portato alla luce una serie di fattori che possono ridurre i traffici futuri: il sempre minore potenziale di crescita del PIL dei Paesi occidentali in confronto a quelli del terzo mondo, e il rafforzamento dell'ASEAN (*Association of South-East Asian Nations*) con la creazione di una grande area di libero scambio tra l'Indocina, la Cina e, in prospettiva, l'India. A questi si affiancano progetti di rotte alternative: quello della Deutsche Bahn per un collegamento via Transiberiana, la possibilità del passaggio attraverso il Polo Nord, l'allargamento del Canale di Panama.

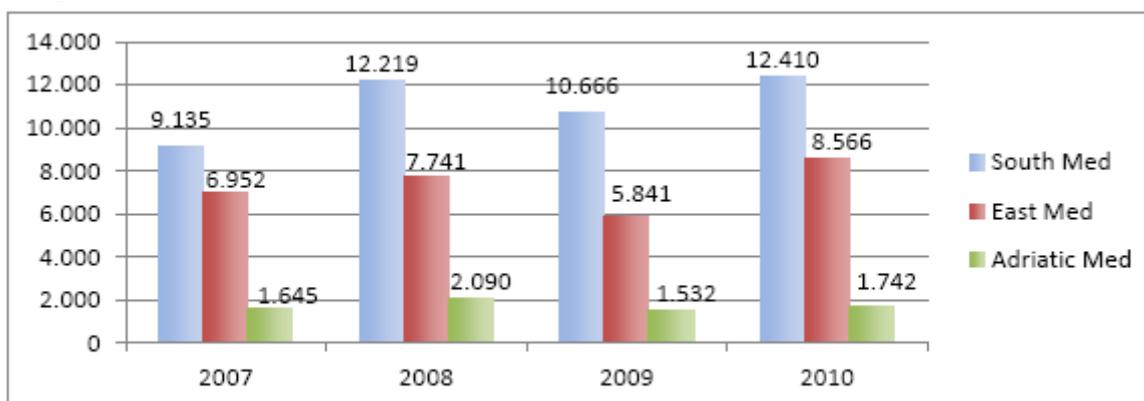
D'altra parte esistono parallele opportunità di sviluppo: in particolare sfruttando il mare come un collegamento per quei Paesi (soprattutto nell'area MENA) ancora in via di sviluppo ma di grande potenziale espansivo per gli investimenti, vista la notevole crescita economica dell'intera area e l'elevata percentuale di popolazione giovanile.

Lo sviluppo della portualità mediterranea ha portato forti competizioni nel mercato del *transshipment*. Uno schema sulle quote di mercato per gli hub nel traffico di container potrebbe essere il seguente:



In generale si nota come i porti extraeuropei registrino tassi di crescita maggiori rispetto a quelli europei (anche se vi sono alcune importanti eccezioni negative, quali Istanbul e Odessa). Il più importante scalo italiano è Gioia Tauro con 2,9M TEU stabili rispetto al 2010. In calo invece il secondo e il terzo scalo: Taranto (582K, -35%) e Cagliari (629K, -16%).

Per il traffico Ro-Ro l'Italia conta su 450 partenze settimanali nazionali e internazionali servite da più di 100 navi, e una consolidata abitudine commerciale che vale 27 Mld € di export e 39,2 Mld € di import con l'area, prendendo il 21% di tutto l'interscambio dell'area. Valutando solo l'export con l'area Med (25% dell'export marittimo nazionale) come indice di internazionalizzazione, otteniamo il seguente schema (in Mln €):



I traffici sono dunque concentrati soprattutto sul South Med (55% nel 2010), e in particolare su Algeria e Tunisia (che da soli hanno totalizzato 6.093 su 12.410). Per l'East Med (che ha registrato una forte crescita) è invece la Turchia il punto di riferimento (60% da sola). Ruolo minore gioca l'Adriatic Med, principalmente con Albania e Croazia. Per quanto riguarda le tipologie di prodotti esportati si ha il seguente schema:

	Alimenti	Tessile	Raffineria	Chimica, fibre e plastica	Metalli	Macchinari	Trasporti	Altro
South Med	1,6%	8,2%	19,7%	8,8%	13,8%	34,8%	5,4%	7,6%
East Med	3,2%	4,0%	23,1%	14,1%	11,0%	23,9%	12,0%	8,6%
Adriatic Med	6,2%	17,4%	25,4%	13,3%	8,4%	13,5%	5,4%	10,3%

Si nota l'importanza della domanda di macchinari e del flusso di ritorno di prodotti petroliferi raffinati per i Paesi in via di sviluppo.

Un altro parametro importante è dato dal traffico merci e passeggeri. Il volume del traffico merci a livello nazionale ha registrato un incremento a 473,4M t (+8,4%), frutto della somma di 75,7M t di merci solide (+17,4%), 190,7M t di merci liquide (+4,9%) e 9,8M TEU (+2,5%). In negativo invece il trend passeggeri, con 47M unità sbarcate (-2,6%). Uno schema generale può essere il seguente (in Mln t le rinfuse):

	Italia NO	Italia NE	Centro Italia	Sud Italia
Rinfuse Liquide	28; -5,5% (Genova 19)	53 (Trieste 36)	13,8; +12,5% (Livorno 9; +24,2%)	62,4 (Augusta 28; +10,6%)
Rinfuse Solide	9,5; +17% (Genova 4,6; +25%)	19 (Ravenna 9,7; +13,5%)	6,6; +18% (Piombino)	34,3; +22% (Taranto 18,1; +60%)
TEU (Mln)	3,2 (Genova 1,7; La Spezia 1,2)	0,855 (Ravenna, Venezia, Trieste)	0,788; +7,6% (Livorno)	4,8; -6,6% * (Gioia Tauro 2,8)
Passeggeri (Mln)	4,9	2	8	27; -5,6% (Napoli -14,5%)

(* Cagliari e Taranto hanno registrato cali del 22%. Inoltre l'80% dei TEU – e il 90% nel 2010 – sono in realtà carico di Transshipment

Le prospettive economiche dei Paesi MENA

Una fase di attesa economica e politica si è aperta dopo i recenti sviluppi dei Paesi del Mediterraneo arabo. Questi Paesi sono generalmente caratterizzati da un reddito medio-basso e vasta disoccupazione giovanile ed intellettuale. A breve termine, in questa fase, si può prevedere una crisi generale (produzione, solvibilità e valuta) per i Paesi a economia diversificata almeno per il 2011. Al converso i Paesi ad economia petrolifera potranno beneficiare di un aumento della quantità e del valore delle loro esportazioni, con un'espansione del PIL stimabile al 4,8%. Questi ultimi però avranno a fronte una maggiore spesa pubblica con conseguenti rischi di erosione delle riserve in valuta. In questo scenario l'UE (seppure non in grado di sostenere un ruolo economicamente attivo) ha stanziato alcuni Mld € per gestire a più livelli l'emergenza.

L'area MENA³² pesa poco meno del 5% del PIL mondiale (è ancora molto consistente il settore agricolo), ma fornisce il 35,5% del petrolio e il 19,3% del gas, con riserve pari al 58% del petrolio e al 45% del gas mondiali. I principali gasdotti sono il Trans-Mediterraneo (Algeria-Tunisia-Italia), il Maghreb-Europa (Marocco-Spagna) e il Greenstream (Libia-Tunisia-Italia), mentre il gas egiziano arriva in Europa liquefatto. L'Algeria è il terzo fornitore di gas all'EU-27 (con il 14,7% dei rifornimenti). In tutti questi Paesi il terziario è affidato in misura preponderante al turismo (eccezione il Libano, con un elevato *expertise* finanziario). Libano, Giordania e Siria, hanno

³² Tutte le fonti: "Le Relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo – rapporto annuale 2011", SRM, 2011.

un'economia sostanzialmente arretrata indirizzata più che altro a un secondario (alimenti, idrocarburi e chimica) strettamente collegato ai Paesi del Golfo.

I principali investimenti dei Paesi petroliferi sono stati nei fondi sovrani e nell'edilizia residenziale e terziaria, oltre che in una spinta ai servizi di finanza e commercio: questa scelta li ha però esposti alla crisi del 2009. Il quadro socio-economico (distinguendo tra economie petrolifere e diversificate) è quindi quello che segue:

		Petrolio (Mb*g) 2010	Gas (Gm³) 2010	Agricol. (%PIL) 2010	Servizi (%PIL) 2010	Industria (%PIL) 2010	PIL (Mld\$) 2010	Var. % PIL (2009 / 2010)	HDI	% Disocc. (e giovanile)
Nord Africa	Algeria	1,81	80,4	8,3	30,6	-	151	2,0 / 3,3	M-Alto	10 (24,3)
	Libia	2,4	15,8	2,6	34,6	-	79,2	-2,3 / 4,2	M-Alto	-
	Egitto	0,74	61,3	14,1	48,3	15,6	214,5	4,5 / 5,6	M-Basso	8,9 (25)
	Marocco	0	0	14,8	46,6	15,3	90,8	4,7 / 3,6	M-Basso	9,1 (17,4)
	Tunisia	0,08	0	8	61,9	16,5	40,4	3,1 / 3,7	M-Basso	13 (31,6)
Medio Oriente	Arabia Saudita	10	83,9	2,6	35,6	-	447,7	0,1 / 4,1	Alto	10,8 (-)
	Bahrain	0,19	13,1	0,5	42,4	-	20,8	3,1 / 4,4	Alto	-
	EAU	2,85	51	0,9	43,6	-	297,6	-3,2 / 3,2	Alto	-
	Iran	4,24	138,5	10,9	47,9	-	418,3	3,5 / 3,2	M-Alto	13,2 (22,3)
	Iraq	2,46	1,3	9,7	27,3	-	91,7	4,2 / 0,8	M-Basso	-
	Kuwait	2,51	11,6	0,3	51,7	-	126	-4,6 / 3,4	Alto	-
	Oman	0,87	27,1	1,6	47,5	-	57,9	1,1 / 4,5	Alto	-
	Qatar	1,56	116,7	0,1	31,9	-	128,1	12,0 / 16,6	Alto	0,5 (-)
	Yemen	0,26	6,2	8,3	53,3	-	32,6	3,8 / 8,0	M-Basso	-
	Giordania	0	0	4,4	65,2	19,7	24,9	2,3 / 3,1	M-Basso	12,5 (24)
	Libano	0	0	4,7	79,4	-	39,8	8,5 / 7,5	M-Alto	- (20,9)
Siria	0,38	-	17,2	56,1	9	56,5	6,0 / 3,2	M-Basso	8,3 (19,5)	

L'area MENA ha registrato una buona crescita del PIL reale nel periodo 2004-2008, con una media del 5,7% per i produttori di petrolio e del 5,6% per i Paesi con economie diversificate. Questo è probabilmente dovuto ad un rafforzarsi dei rapporti con l'Unione Europea e a una serie di riforme per favorire l'intervento del privato (anche estero) nell'economia (soprattutto finanziaria, turistica e immobiliare), nonché per una maggiore flessibilità nel mercato del lavoro. La crisi finanziaria ha colpito soprattutto le economie petrolifere per il crollo delle esportazioni e la crisi dei settori finanziario e immobiliare. Ha invece toccato relativamente poco i Paesi con economie diversificate per la loro scarsa integrazione a livello globale, un export legato principalmente a prodotti di fascia bassa, e una generosa politica di lavori pubblici necessari ad una popolazione in forte crescita. Il 2011, anno di forti instabilità politiche nel mondo arabo e di crisi nell'area europea, ha portato ad una brusca frenata soprattutto Tunisia, Libia, Egitto e Siria.

Il quadro economico-finanziario per l'area MENA è il seguente:

		Petrolio e gas (% export 2010)	Turismo (%PIL 2010)	IDE (%PIL 2010)	Rimesse (%PIL 2010)	Riserve (Mld\$)	Saldo comm. 2011 (stima/PIL)	Saldo Stato 2011 (stima/PIL)
Nord Africa	Algeria	97,0	7,3	1,5	1,8	173,9	8,7	-2,9
	Libia	97,2	3,2	4,8	-	170	-	-
	Egitto	44	17,5	3,1	5,8	22,7	-2,6	-9,7
	Marocco	-	18,9	2,4	8,0	21,3	-8,1	-6
	Tunisia	-	17,6	3,4	5,0	8	-7,9	-9,1
Medio Oriente	Arabia Saudita	74,5	6,3	6,3	-	467	24,9	13,4
	Bahrain	71,0	16,9	0,7	-	13,8	3,3	0,5
	EAU	29,4	11,3	1,3	-	842,1	7,4	3,1
	Iran	77,5	6,0	0,4	-	71	6,1	6,0
	Iraq	98,2	-	3,4	-	52,8	33,3	18,0
	Kuwait	92,1	5,8	0,1	-	318,2	29,2	21,8
	Oman	56,9	6,7	4,0	-	20,2	10,3	1,0
	Qatar	80,4	4,0	4,4	-	103,8	30,2	12,5
	Yemen	83,8	7,6	-	-	5	-7,8	-9,5
	Giordania	-	20,2	7,2	14,0	11,4	-4,8	-10,8
	Libano	-	33,7	12,5	6,3	30,7	-31,8	-8,9
	Siria	34,1	14,0	-	2,4	16,9	-4,1	-8

Emerge quindi un'elevata dipendenza dall'estero soprattutto per i Paesi ad esportazione diversificata. In questi tale dipendenza è difficilmente integrabile da manovre di politica economica interna a causa dei loro elevati debiti pubblici, di una disoccupazione sempre troppo elevata ed ampie sacche di povertà. Questi elementi di fatto indeboliscono uno Stato chiamato a ricoprire proprio ora, a seguito dei rivolgimenti politici, un importante ruolo di direzione politica economica. L'ampio deficit commerciale di questi Paesi è bilanciato dalle rimesse e dal turismo, ma è ciononostante evidente il calo delle riserve. Un quadro differenziato Paese per Paese può essere il seguente, partendo dalle economie "non-oil":

- Egitto: il PIL è dato in sostanziale crescita per il 2012, ma il medio-lungo periodo è legato strettamente alle scelte di politica economica del prossimo governo, con una potenzialità di crescita stimata al 6%. I problemi possono venire dai profondi legami del Paese con l'area-Euro e dalla frenata dell'economia USA.
- Tunisia: il PIL è stimato nullo o negativo per il 2011, ma in ripresa (3%) nel 2012, anche se lontano da quel 6% che si stimerebbe necessario all'assorbimento di tutta la manodopera disponibile. Pesano sul paese le incertezze in Libia e in Europa.
- Marocco: il peso dell'agricoltura (molto esposta a rischi di produttività dovuti banalmente al meteo) condiziona il rendimento del PIL, anche se un aumento del turismo e l'ampliamento del porto di Tangeri porteranno una crescita del terziario stimata al 4%. In generale però il settore non-agricolo è dato sempre meno in crescita (nonostante l'installazione di una nuova fabbrica Renault), per una crescita complessiva al 3,3% nel 2012.
- Giordania: l'economia è strettamente collegata a quella dei Paesi petroliferi del Golfo. Questi occupano infatti un gran numero di Giordani (85% delle rimesse), assorbono gran parte dell'export, investono consistenti capitali (80% del totale IDE) e alimentano il 40% del turismo. Il Paese ha poche risorse naturali (principalmente potassio e fosfati), limitate capacità di finanziamento e conta sugli aiuti dei Paesi amici (l'Arabia Saudita da sola ha contribuito nel 2010 per il 5% del PIL).
- Siria: l'economia è pianificata, a netta prevalenza pubblica e non ha le risorse per diversificare la produzione in vista di un calo della domanda di idrocarburi. La rivolta in corso sta

danneggiando tutti i settori, ed il PIL è previsto scendere del 6% nel 2011 per aggravarsi eventualmente nel 2012.

Per quanto riguarda invece le economie petrolifere, queste godono di un aumento di quotazioni e quantità esportate di gas e petrolio, ed hanno operato consistenti investimenti per prevenire le proteste (aumenti dei salari, sussidi di disoccupazione, investimenti in infrastrutture, sanità ed istruzione). Il quadro appare migliorato rispetto al 2009, e capace quindi di sopportare l'urto del quadro esterno sulla parte "non-oil" dell'economia. La crescita della spesa pubblica ha fatto aumentare a dismisura il deficit pubblico alzando quindi anche la quotazione del petrolio. Un'analisi puntuale può quindi essere la seguente:

- Algeria: la parte "non-oil", spinta dagli interventi di spesa pubblica per prevenire il dissenso è prevista in espansione del 5% per un PIL complessivo previsto al 4%.
- Arabia Saudita: ad una forte crescita della parte "non-oil" per gli investimenti di cui sopra si accompagnerà una forte riduzione della parte *oil* per una minore domanda mondiale (e un riprendersi della Libia). Il PIL per il 2012 è stimato intorno al 3%.
- EAU: il Paese ha una buona stabilità sociale che gli ha permesso di sviluppare un terziario (commercio, turismo e finanza) di buon livello, cui si sono accompagnati grandi investimenti in infrastrutture (Abu Dhabi) e Sanità. Tuttavia la crisi del 2009 e la bolla immobiliare pesano ancora sui conglomerati impedendo un'ottica di respiro troppo ampio. Dubai infine, essendo un *hub* commerciale, probabilmente risentirà della crisi economica in atto.

I Paesi petroliferi hanno una quota di Fondi Sovrani stimata intorno ai 1.600 Mld \$, con le proporzioni grosso modo ripartite proporzionalmente alle loro riserve. Questi fondi si sono sempre comportati in maniera stabile, venendo giocati in un'ottica di lunghissimo periodo.

Per quanto riguarda i tassi di cambio, i Paesi petroliferi non hanno avuto problemi nel mantenere la parità con il Dollaro, quelli mediterranei (a parte l'Egitto, colpito dall'inflazione) si sono generalmente apprezzati seguendo la crescita dell'Euro (anche se questo ha comportato l'erosione delle riserve). Il mercato azionario 2011 ha registrato ovunque nel MENA forti perdite, a parte il caso del Qatar che ha chiuso con un +2,6% rispetto l'inizio anno. Negativa la situazione anche per i CDS spread, allargatisi in tutti i Paesi, e per il *rating*, peggiorato per Bahrain, Egitto e Giordania e invariato per gli altri Paesi a parte il Kuwait, passato a AA, raggiungendo il massimo della quotazione dell'area MENA insieme al Qatar e Abu Dhabi.

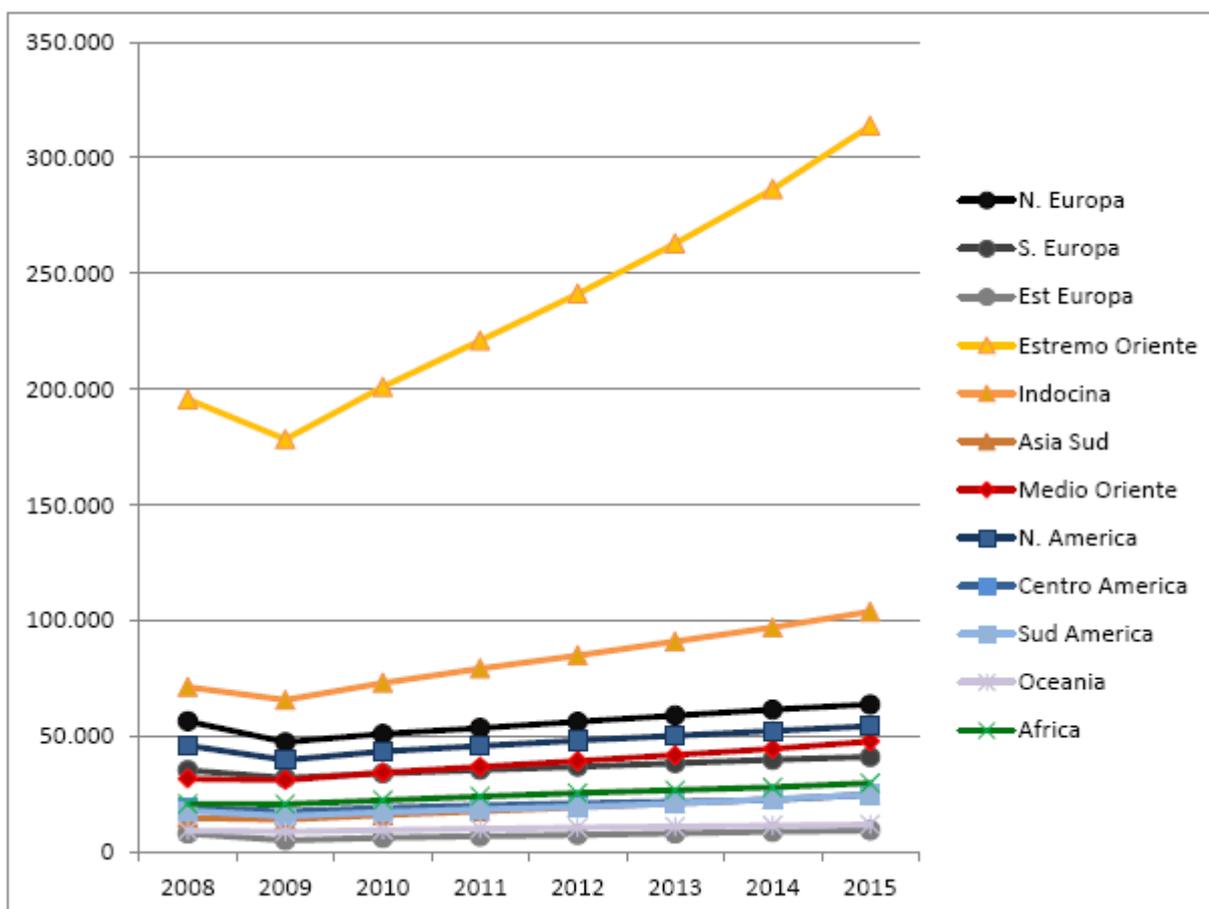
Per quanto riguarda i rapporti con l'UE, va ricordato il Partenariato Euro-Mediterraneo (già del 1995) e la Politica Europea di Vicinato (del 2004). Nel 2011, in reazione ai recenti avvenimenti politici, viene pubblicata la "Comunicazione della Commissione Europea per un Partenariato per la democrazia e la prosperità condivisa con il Mediterraneo meridionale". Successivamente il quadro si è meglio definito con alcune proposte concrete ("Una nuova risposta ad un Vicinato in mutamento") per gli obiettivi di sostegno al progresso, alla democrazia, allo sviluppo economico e sociale sostenibile, alla creazione di un partenariato regionale efficace ad una politica semplificata e coerente. In particolare si propone di organizzare e favorire iniziative per gli investitori, organizzare e favorire programmi pilota di sviluppo agricolo, rafforzare il dialogo macro-economico e migliorare l'assistenza macro-finanziaria. L'UE intende inoltre rafforzare gli scambi commerciali arrivando alla definizione di una *Deep & Comprehensive Free Trade Area* (DCFTA) che arrivi ad una progressiva integrazione economica dei partner nel mercato interno UE, anche attraverso i più semplici *Agreements on Conformity Assessment and Acceptance of industrial products* (ACAA). Si intende inoltre realizzare uno "Spazio comune per la conoscenza e l'innovazione", un'integrazione nel mercato dell'energia e nella cooperazione dei trasporti estendendo le reti TEN-T, permettere ai Paesi partner di partecipare a programmi comunitari e facilitare il processo di rilascio dei visti. Per tutto questo la UE potrebbe mettere a disposizione, oltre ai 5,7 Mld € previsti per la PEV 2011-2013, altri 1,24 Mld € per i problemi più urgenti. Inoltre il mandato della BEI ha avuto un incremento pari a 1 Mld € per gli investimenti nell'area. Sempre nel 2011 nell'ambito del G8 di Deauville è nata la "Partnership di Deauville" con l'obiettivo di fornire aiuto politico ed economico

ai Paesi del MENA desiderosi di avviare un processo di democratizzazione. A questo processo partecipano anche gli Stati Uniti, l’FMI e la Turchia, e il fondo a disposizione supera i 38 Mld \$. Sono infine già state attivate 4 misure minori immediate:

- Programma SPRING (*Support for Partnership, Reform and Inclusive Growth*): 350M € per la transizione democratica e crescita sostenibile, destinato inizialmente a Tunisia, Egitto, Giordania e Marocco.
- Misura speciale per la Tunisia: 20M € per il mercato del lavoro, le condizioni di vita e la microfinanza delle regioni più povere.
- Programma Erasmus Mundus: budget aggiuntivo di 20M €.
- Strumento di Vicinato per la Società Civile: 22M € per il 2011-2013 per favorire le riforme ed il dialogo politico.

La competitività del sistema portuale

Drewry Shipping Consultants ha elaborato alcune previsioni di traffico container (comprese tare e vuoti ed escluso il *transhipment*) che possono essere rappresentate dal seguente schema:



Si nota, a parte la preponderanza dell’Estremo Oriente che tende a schiacciare tutti gli altri indicatori, la crescente importanza del Medio Oriente: si prevede infatti che supererà le quote di traffico del Sud Europa. Da notare anche il ruolo dell’Africa (più importante anche di India, Centro e Sud America), e il buon tasso di crescita dell’Europa dell’Est, anche se confinato quote minime di traffico. Le crescite considerate dallo schema sono quella organica (derivata sostanzialmente da un accrescersi del reddito), quella sostitutiva (derivata da un passaggio al containerizzato, soprattutto per le economie emergenti), quella indotta (derivata da strategie organizzative come il transhipment) e quella accidentale (dovuta ad esempio a fluttuazioni dei tassi di cambio). In base a

queste stime il traffico containerizzato nel Mediterraneo è destinato ad aumentare anche più del Northern Range grazie ad un positivo incremento del transshipment.

I competitor principali dei porti italiani sono Malta (che ha recentemente varato un sistema fiscale agevolato) per il transshipment di Gioia Tauro (che a sua volta punta a potenziare i collegamenti ferroviari), e Valencia (primo porto container del Mediterraneo con 4M TEU nel 2010, ben collegata all'entroterra e tutto sommato poco distante dalla rotta Suez-Gibilterra) che compete per il transshipment nel Mediterraneo occidentale di Cagliari.

Import, export, PIL regionale e valore aggiunto in ULA logistiche sono tutte variabili che possono ricoprire una qualche rilevanza in un calcolo dell'attrattività per uno scalo, tuttavia il livello della loro incidenza non è esplicito (a parte per il valore aggiunto). Inoltre, applicando la regressione ai minimi quadrati, si nota come di fatto il mercato del transshipment sia più legato a scelte strategiche dei singoli vettori piuttosto che essere legato allo stato dell'economia territoriale.

Ulteriori spunti per una collaborazione UE-MENA potranno venire dal campo energetico, in particolare con l'evolversi tecnologico delle Smart Grid e delle centrali ad energia alternativa (per quanto riguarda il MENA si è calcolato che un impianto grande lo 0,3% del Sahara sarebbe sufficiente ad alimentare per anni i bisogni di MENA ed EU). Sono inoltre già allo studio alcune elettrocondotte tra il Nord Africa, la Spagna e l'Italia che, ancora in questa occasione, si confermerebbe un punto di scambio privilegiato tra l'Africa e l'Europa.

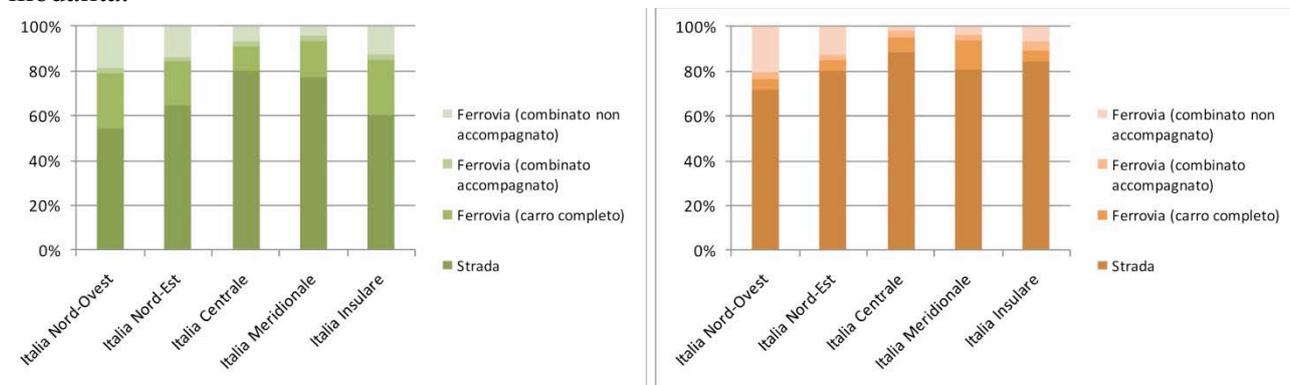
ALLEGATO 2: ANALISI STRUTTURALE DEL COMBINATO FERROVIARIO E PROPOSTE DI POTENZIAMENTO

Evoluzione del traffico merci

Il traffico nazionale 2007 di merci via strada (oltre i 500 km) è stato di 50M t (3% del totale, 26% se considerato in t*km). Il combinato (principalmente composto da container e casse mobili) valeva invece 16M t. in termini di t totali la strada movimentava il 97,4% delle merci rispetto alla ferrovia, in termini di t*km la preponderanza scende al 92%. Il traffico internazionale 2009 di merci via strada è stato di 134M t (-15% rispetto al 2008)³³. Dal 1994 al 2009 la quota ferroviaria, pesante in modo differente a seconda del Paese di confine, si è ridotta dal 37 al 32%, registrando però una crescita interna a favore dell'intermodale (nel 2007 rappresentava il 42% del traffico ferroviario – 21% del totale – 10 volte tanto rispetto a 10 anni prima). Prendendo i singoli paesi di confine si registra (fino al 2009) una costante crescita nei volumi di scambio con la Svizzera (+66% dal 1994) e l'Austria (+90% dal 1994), ma una contrazione con la Francia (-10%, -25% contando anche il 2009). Anche la modalità ferroviaria ha un peso diverso a seconda del paese di confine: 7% con la Francia, 60% con la Svizzera e 30% con l'Austria.

La domanda di potenziale interesse per l'intermodale

La ferrovia ha una generale preferenza per l'import (38% dei flussi) rispetto all'export (23%), mantenendo grosso modo invariate le percentuali di combinato nelle due direzioni (2 – 3% accompagnato, 15% non accompagnato). Le origini/destinazioni sono collocate soprattutto in Nord Italia (85%), meno al centro (8%), e al sud (7%). Nell'import la ferrovia arriva al 50% nel Nord Ovest e al 40% nel Nord Est, molto più modesta (paradossalmente) per il Sud Italia. Nell'export la ferrovia tocca il 25% nel Nord Ovest, il 20% nel Nord Est, il 15% per l'Italia centrale e il 20% per la meridionale. In figura import (verde) ed export (arancio) divisi per aree geografiche nazionali e modalità.



Nelle tipologie di merci importate si ha una prevalenza di “prodotti finiti o containerizzati” (o in cassa mobile o semirimorchio) con il 40% del totale, seguiti da “prodotti agricoli”, “animali vivi”, “derrate alimentari o foraggere” per un 28% complessivo, “prodotti metallurgici” intorno al 10%, e prodotti chimici all’8%. Nelle esportazioni la prevalenza è sempre costituita da macchine o merce containerizzata con il 51%, e il resto è grosso modo equamente ripartito tra le altre categorie di cui sopra.

I flussi sono grosso modo attestati intorno alle 100M t (equamente suddivise tra import ed export). Tra i paesi di origine/destinazione³⁴ spicca la Germania con circa 12M t complessive, segue (con altrettante) la Francia. Poi il blocco Austria-Cekia-Slovacchia-Ungheria-Slovenia con 15M t. La

³³ Tutti i dati: elaborazioni da ISTAT

³⁴ Dati Alpinfo e ISTAT

Spagna con 5M t e il Benelux con altrettante. Molto minori le altre direttrici (su un totale di 234 analizzate).

Per quanto riguarda i traffici interni si sono analizzati solo quelli >3,5 t e >500 km, ottenendo un flusso complessivo di 50M t. I flussi N-S rappresentano il 56% del totale, in particolare quelli Nord – Centro Sud (Lazio e circondicini), equamente ripartiti tra Lombardia, Nord Ovest e Nord Est.

Per ottenere una visione del traffico intermodale sono stati integrati (principalmente) i dati di Autorità Portuali, gestori intermodali, operatori ferroviari e Alpinfo. Sono stati considerati i dati relativi alle UTI (ai treni completi o ai carri quando questo dato mancava). Si è quindi ottenuta una matrice che copre l'80% dell'intermodale nazionale ed internazionale, comprensiva anche delle distanze inferiori ai 500 Km. Il risultato è che il 70% dell'intermodale ferroviario ha come origine o destinazione un porto.

Il cabotaggio in Italia ricopre una fetta di mercato pari allo 0,7% (in t*km)³⁵. I Paesi che forniscono maggiormente questo servizio provengono dal Benelux (55% di tutto il cabotaggio europeo). I Paesi che ricevono maggiormente cabotaggio da paesi terzi sono la Francia, la Germania e il Regno Unito (31%, 28%, 13% del cabotaggio totale europeo, comunque tradotto in quote minimali di traffico dei rispettivi Paesi).

Nel traffico di confine transalpino, i vettori italiani ricoprono il 37% dell'import e il 34% dell'export. Seguono Germania (14% - 14%), Francia (11% - 12%), Austria (11% - 10%). Segmentando per paese la quota di vettori italiani più numerosa è attestata intorno al 50% solo per Francia, Svizzera e Regno Unito. A parte per Francia e Regno Unito l'Italia ha sempre una quota inferiore rispetto al paese di riferimento.

Analizzando le merci trasportate oltre i 500 km, si nota innanzitutto l'importanza della quota (circa il 30% del totale) del settore alimentare (prodotti agricoli, animali, alimenti, ecc). Questa branca difficilmente può pensare ad uno *shift* modale: non gli animali vivi; frutta e verdura richiedono tempi di consegna molto stretti (oltre alla difficoltà di gestire il refrigerato in intermodale); una grossa quota è inoltre composta da rinfuse, trasportabili quindi al massimo con la tecnica ferroviaria tradizionale non intermodale. Se qualcosa potrebbe essere infine pensabile per i cibi confezionati (al di là del loro scarso *share* sulla merce totale), va detto che l'alimentare ha una filiera territorialmente molto dispersiva.

Per quanto riguarda il piccolo settore (circa il 2% del totale) delle merci combustibili liquide o solide, si nota come queste viaggino per l'80% da Nord a Sud, e siano più interessate al trasporto ferroviario classico rispetto all'intermodale.

I prodotti ferrosi, metallurgici e da costruzione, che ricoprono circa il 25% del totale, hanno un elevato peso specifico e si rivolgono a un numero limitato di destinazioni: tutti questi elementi sono a favore della modalità ferroviaria e intermodale (perché sarebbero sufficienti UTI di dimensione limitata).

Un 10% è invece ricoperto da prodotti chimici e concimi, con un forte flusso (i 2/3 del totale) da Nord a Sud. L'interesse per l'intermodale può ancora una volta venire dal confezionato o dal pallettizzato (non quindi dalle rinfuse), continuando a valere anche in questo caso il vantaggio delle destinazioni puntuali.

La categoria delle macchine, tessuti e merci varie è quella più importante, e copre il resto del mercato. Per quest'ultimo insieme di categorie il 60% dei flussi segue la direzione Nord-Sud. L'interesse per l'intermodale è da considerare caso per caso: può essere preso in considerazione per cuoio o tessuti, ma le auto preferiscono la ferrovia tradizionale.

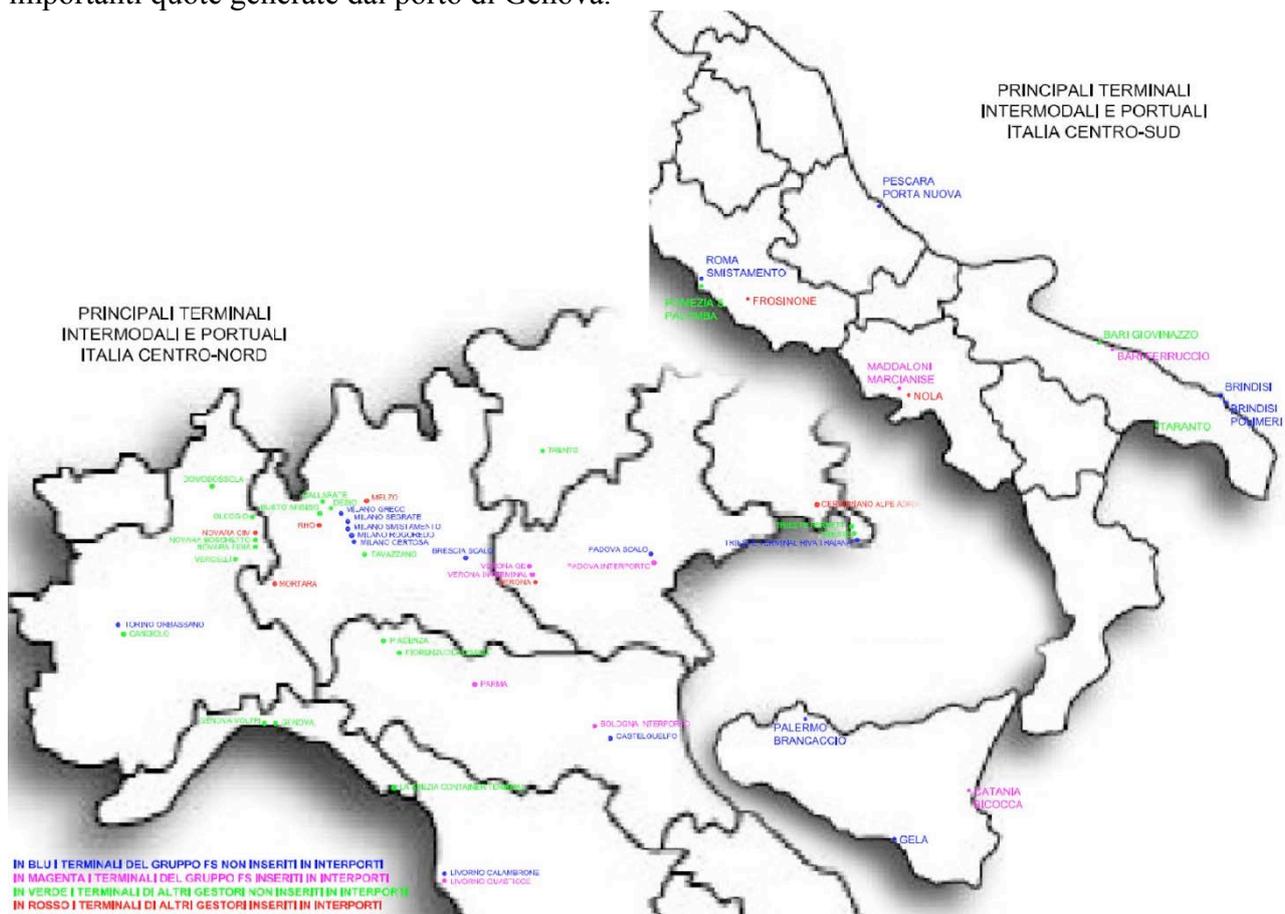
L'offerta ferroviaria

Le principali direttrici dell'intermodale sono rappresentate dal traffico container lungo la direttrice trasversale del Nord Italia come da figura (molto più rari i collegamenti al Sud), mentre per il combinato si evidenziano due grandi assi lungo i mari tirrenico e adriatico:

³⁵ Eurostat 2009, ma si ritiene sia un dato sottostimato.



Per quanto riguarda la distribuzione degli interporti si nota come questi siano distribuiti principalmente tra Novara e Busto Arsizio (pochi soprattutto al sud), ma da notare anche le importanti quote generate dal porto di Genova.



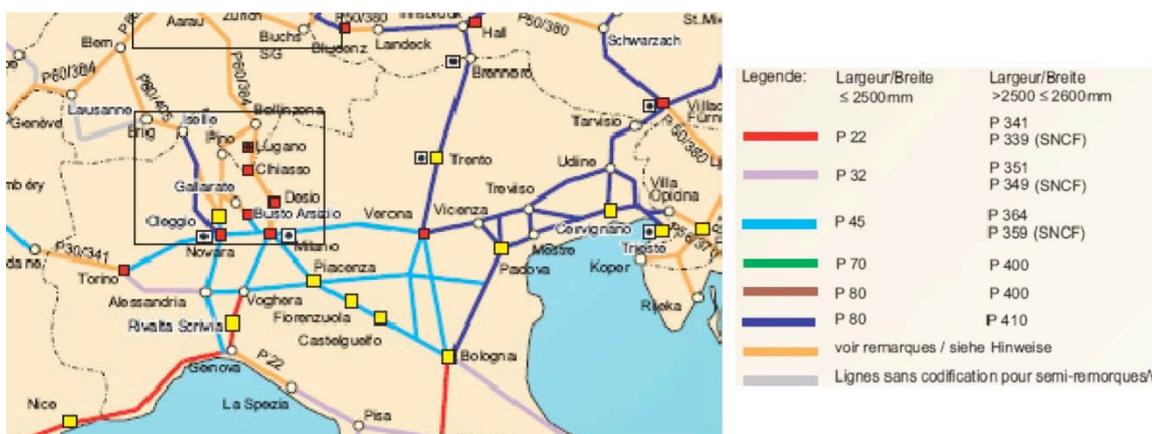
Lo sviluppo in meridione è ampiamente legato alle politiche che deciderà di seguire RFI, in quanto soltanto i terminal di Nola e Frosinone risultano gestiti da operatori privati ed inseriti in interporti.

Dimensioni di linea e convogli

La situazione delle linee ferroviarie in Italia è la seguente:



Si nota come tutti i valichi alpini abbiano elettrificazione a doppio binario con piccole eccezioni a Ventimiglia e vicino a Busto Arsizio dove vi sono alcune tratte a binario semplice. Per quanto riguarda invece i limiti di sagoma delle varie linee si ha la seguente carta:

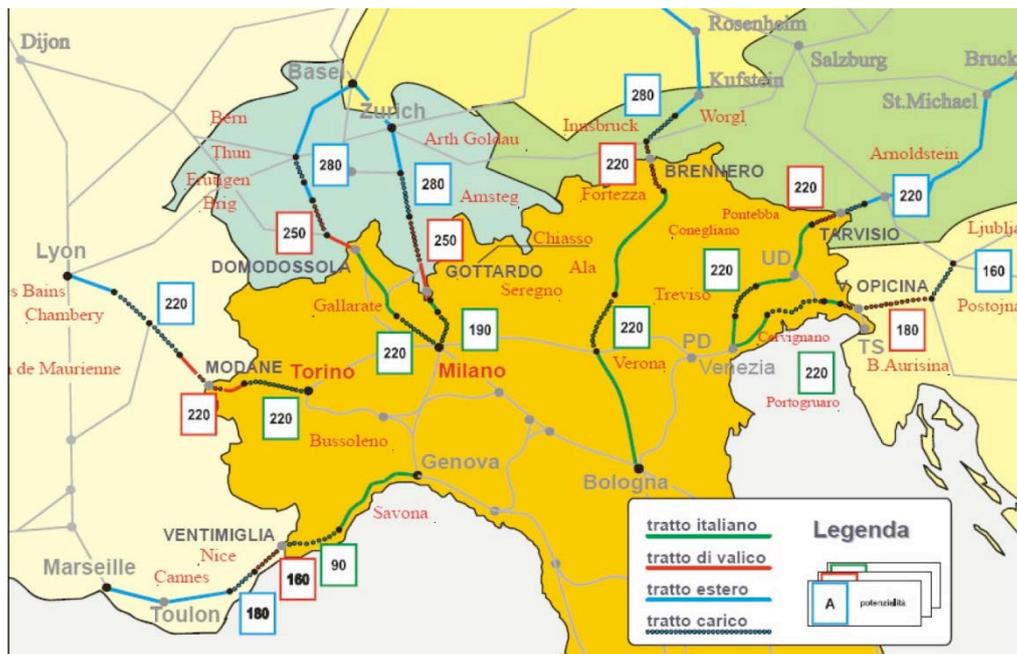


Per quanto riguarda i valichi alpini dunque Ventimiglia è quello con i vincoli più stringenti (P22, 2500x3520 mm per i semirimorchi, e 2500x2670 per le casse mobili, gli High Cube sono trasportabili solo da un carro ribassato). Torino invece ha una classificazione P30, penalizzante rispetto al resto del percorso in Italia e Francia (2500x3600 per i semirimorchi, 2500x2750 per le casse mobili). Per ovviare al problema sono utilizzabili carri ribassati, ma questo comporta la qualifica di trasporto eccezionale, con norme più stringenti e limiti alla velocità. Il passo del Sempione è raggiungibile da Novara (massima portata, P80) o da Busto Arsizio (limitazioni dovute al profilo P50, 2500x3800 per i semirimorchi, 2500x2950 per le casse mobili). Il Gottardo è accessibile via Novara (P50, limitazioni come sopra) o via Chiasso (P60, 2500x3900 per i semirimorchi, 2500x3050 per le casse mobili). Questo passo soffre molto l'impossibilità di utilizzare moderni semirimorchi, costringendo le aziende a dotarsi di mezzi specifici (i "semirimorchi Gottardo"). Le linee di Brennero, Trieste e Tarvisio invece contano sul livello massimo di sagoma, il P80, che prevede 2500x4100 per i semirimorchi e 2500x3250 per le casse mobili, senza vincoli nemmeno per gli High Cube e i carri alti 4 m.

Per quanto riguarda il trend, Brennero, Tarvisio e Sempione registrano una sostanziale crescita, smorzata nel 2009. Il Gottardo più che altro registra una stasi (anche se comunque attestata su alti livelli), per via di lavori in corso e dei limiti di sagoma della linea. La crescita dei semirimorchi da 4 m è stata proprio la spinta per il Brennero ed il Sempione tra il 2006 e il 2007 in un contesto di

generale contrazione a livello nazionale. A livello di carico assiale tutte le linee impongono un peso di 22,5 t per asse e 8 t/m di metro corrente, con limitazioni alla velocità su tutti i valichi alpini a parte quelli in direzione Trieste. La pendenza dei tratti alpini impone poi alcuni limiti ai locomotori (che vanno spesso raddoppiati): in particolare la linea di Torino è quella più limitata (con 600-650 t massimo), quelle migliori sono a Ventimiglia (1.300 t) e sul Gottardo via Novara (1.500 t), mentre per gli altri valichi si assestano tra le 800 t e le 950 t. In pianura i valori variano tra le 1.500 t e le 1.600 t. Analogamente il modulo (la lunghezza) dei treni varia a seconda delle linee: la più penalizzata è Ventimiglia con 400 m, le altre si assestano tra i 550 m e i 600 m (nonostante lo standard europeo sia di 750 m). Più elevato in generale nelle tratte di pianura (tra i 575 m e i 625 m)³⁶.

Le capacità e i colli di bottiglia della rete ferroviaria di valico sono segnati dalla seguente carta:

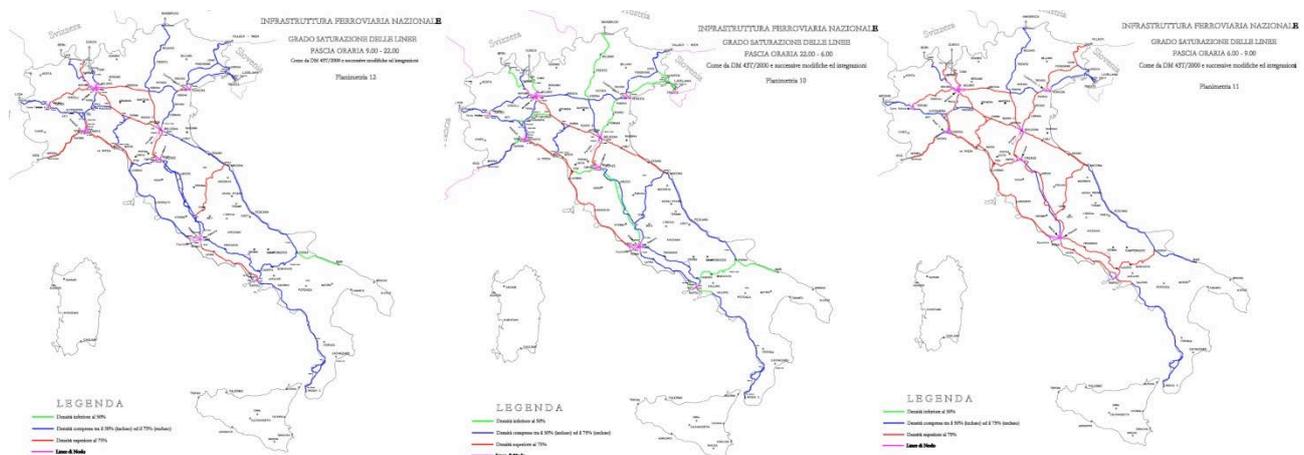


La situazione a livello nazionale è quindi riassumibile dai seguenti schemi per quanto riguarda limiti di sagoma e peso:

³⁶ Tutti i dati derivano dal Prospetto Informativo della Rete del 2010.



Per quanto riguarda invece la saturazione delle linee si hanno tre tabelle per altrettante fasce orarie:



Criticità e prospettive

Le criticità rilevate sono dunque le seguenti:

- Direttrice Nord Italia: limiti di sagoma a ovest di Verona (no semirimorchi) e saturazione vicina nelle fasce diurne
- Direttrice Tirrenica: limiti di sagoma su tutta la linea (no semirimorchi e High Cube) e massa trainabile. Saturazione nelle situazioni di nodo
- Direttrice Adriatica: interventi in corso per adeguare a qualsiasi UTI la tratta Milano-Ancona, che del resto è prossima alla saturazione
- Valico Ventimiglia: inutilizzata dagli operatori intermodali, piena di vincoli su sagoma, modulo e capacità (è parzialmente a singolo binario).

- Valico Frejus: i lavori di adeguamento alla sagoma non consentiranno comunque il passaggio di semirimorchi (su carri standard), inoltre vi sono limiti per quanto riguarda la massa trainabile.
- Valico Sempione: l'unico limite è dato dalla massa trainabile. Per quanto riguarda le vie che portano al valico vi sono vincoli di sagoma da Busto Arsizio e di capacità (binario singolo) da Novara.
- Valico Gottardo: limiti di sagoma per i semirimorchi e limiti di capacità rispetto al tratto svizzero. Normali problemi di massa trainabile.
- Valico Brennero: normali problemi di massa trainabile e problemi di capacità in fase di soluzione con la realizzazione di un tunnel di base e la realizzazione di una nuova linea.
- Valico Tarvisio: normali problemi di massa trainabile.

Le linee di intervento prospettate³⁷ che possono interessare all'intermodale sono le seguenti:

- Pochissimi interventi sull'arco tirrenico e nulla sui loro limiti di sagoma.
- La direttrice del Nord Italia punta ad aumentare capienza e peso massimo.
- Grandi interventi anche sulla direttrice Adriatica, soprattutto sulla parte alta. Sono qui stati pianificati alcuni interventi importanti e non tutti indicati nel PIR: in particolare nelle Marche è previsto il potenziamento del porto di Ancona (realizzazione di un terminal ferroviario nell'ex-scalo Marotti, collegamento diretto con la Nuova Darsena e nuovo PRG), dell'interporto di Jesi e dell'aeroporto regionale. Il nodo di Falconara contribuirà a creare un bypass alla linea esistente, collegando inoltre la traversa Orte – Falconara alla Direttrice Adriatica. La nuova galleria “Cattolica” tra Bologna e Ancona permetterà poi di riclassificare la linea a P/C 80 (a P/C50 la rimanente fino a Termoli) da P/C45. Questa linea di fatto servirà anche ai porti del Sud quali Taranto e Gioia Tauro, visti i limiti di sagoma della direttrice tirrenica (e che, stando al PIR, non verranno nemmeno ritoccati). In quest'ottica il raddoppio della Bari-Taranto (bretella Bellavista – Cagioni), ma anche il potenziamento della Termoli-Lesina (oggi a binario singolo), l'istituzione di un tavolo interregionale sul tema e il collegamento AV/AC Bari – Napoli (tra i Corridoi 1 e 8). Importante anche la riorganizzazione del nodo di Bari intorno al suo Interporto Regionale e lo scalo Ferruccio.
- Per le linee di valico gli interventi mirano a massimizzare la portata più che a cambiare la sagoma (a parte il raddoppio del tunnel di base del Gottardo, cui però non seguono adeguamenti alle linee ferroviarie di accesso allo stesso). Un nuovo tunnel di base di raddoppio dei binari è previsto anche per il Brennero, mentre in fase di studio è una nuova linea Verona – Monaco. Il valico del Frejus è invece in fase di adeguamento per il P/C45.
- Le linee AV/AC, pur essendo in teoria utilizzabili da treni merci hanno tuttavia alcune difficoltà: possono rovinarsi con carichi troppo pesanti; il loro pedaggio è mediamente 5 volte superiore; richiedono locomotori capaci di passare dalla CA alla CC; richiedono un'attenta gestione (magari in orari notturni) dei passaggi dei lenti treni merci.

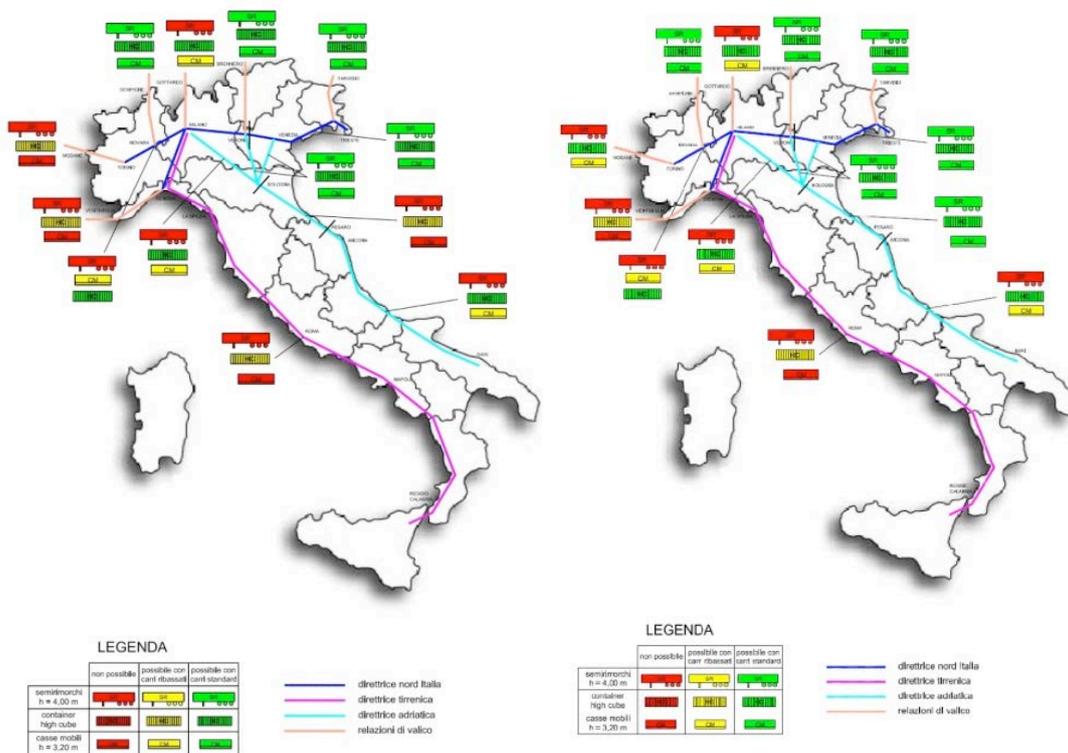
³⁷ Prospetto Informativo della Rete 2010 a cura di RFI

Una tabella riassuntiva generale può quindi essere la seguente:

Diretrice	Linea	Tratta	Intervento
Tirrenica	Nodo Genova	Sestri – GE Sampierdarena	Riclassificazione D4
	Nodo Genova	GE Sampierdarena	Banalizzazione
	Nodo Genova	GE Campasso – GE Marittima	Nuova linea
	Tortona – Novi Ligure	Tortona – Novi Ligure	Velocizzazione linea
	Alessandria – Genova	Alessandria - Ovada	Velocizzazione linea
	Nodo Milano	T.B. - P.C. Turro	Cambio percorsi
	Messina – Siracusa	CT Ognina – CT C.le	Doppio binario
	Messina – Palermo	Fiumetorto – Campofelice	Doppio binario
Messina – Palermo	Fiumetorto – Ogliastrillo	Doppio binario	
Nord Italia	Nodo Venezia	VE Mestre	Aumento binari
	Venezia – Trieste	Aurisina – Villa Opicina	Banalizzazione
	Venezia – Trieste	Aurisina	Tracciato permanente
	Venezia – Trieste	S. Stino di Livenza - Portogruaro	Riclassificazione D4
	Venezia – Trieste	Latisana – Torviscosa	Banalizzazione
	Venezia – Trieste	Quarto d’Altino – S. Donà di Piave	Riclassificazione D4
	Venezia – Trieste	Torviscosa – Ronchi dei L. Sud	Banalizzazione
	Padova – Verona	Grisignano – Vicenza	Banalizzazione
	Milano – Novara	Rho	Velocizzazione linea
	Milano – Novara	Vittuone – Magenta	Banalizzazione
	Milano – Domodossola	Rho	Velocizzazione linea
	Nodo Torino	Settimo Torinese	Soppressione precedenza
	Nodo Torino	TO Stura – Settimo Torinese	Nuovo tracciato linea storica
Nodo Torino	TO Porta Susa – TO Stura	Blocco automatico banalizzato	
Adriatica	Modena – Suzzara	Zona Industriale Modena	Nuovo fascio merci
	Rimini – Ancona	Riccione	Velocizzazione linea
	Rimini – Ancona	Cattolica – Pesaro	Nuova galleria gabarit C
	Rimini – Ancona	Cattolica – Pesaro	Adeguamento galleria gabarit C
	Bologna – Ancona	Castelbolognese – Ancona	Riclassificazione a P/C80
	Bologna – Piacenza	Modena – Rubiera	Nuovo tracciato linea storica
	Bologna – Piacenza	Marzaglia	Impianto servizio merci
	Bologna – Padova	Rovigo	Collegamento interporto stazione
Nodo Bologna	Bologna C.le	Nuovo passante sotterraneo AV	

	Bari – Lecce	Bari – Fasano	CTC – DCO
	Bari – Taranto	Bari – Taranto	CTC – DCO
	Bari – Taranto	Bitetto – Acquaviva	Banalizzazione
	Bari – Taranto	Bellavista	ACEI – CTC
	Bari – Taranto	Bellavista – Cagioni	Bretella merci
Valichi	Ventimiglia – Genova	Albenga – Loano	Blocco Conta Assi
	Ventimiglia – Genova	Loano – Finale F.M.	Blocco Conta Assi
	Ventimiglia – Genova	Finale F.M. – Spotorno	Banalizzazione
	Ventimiglia – Genova	Spotorno	Telecomando punto-punto
	Venezia – Tarvisio	Treviso – Sacile	Banalizzazione
	Venezia – Tarvisio	Conegliano	Nuovo fascio manovra merci
	Brennero – Verona	Trento	Nuovo binario
	Milano – Domodossola	Rho	Velocizzazione linea
	Luino – Gallarate	Morango – Cimbro	Aumento modulo 600m

Dall'analisi degli interventi si può quindi ricostruire il seguente quadro predittivo (a sinistra la situazione attuale a destra quella futura):



Per quanto riguarda invece i progetti di potenziamento sui singoli terminali, sono previsti alcuni interventi sui porti e sui terminali interni: a Savona-Vado Ligure verrà realizzato un nuovo terminal APM Maersk di 210K m² con un innovativo sistema di caricamento treni. A Salerno sono previsti alcuni rinnovamenti di strutture e impianti. A Napoli è prevista la realizzazione della “Darsena del Levante” da 1M TEU. A Ravenna è previsto lo sbancamento dei fondali e la realizzazione di un terminal container. Ad Ancona sono previsti interventi ai moli tali da permettere la movimentazione di 400K TEU.

Per i terminali strada-rotaia è stato recentemente espanso il terminale di Mortara (PV). A Mondovì è in fase di realizzazione di un centro intermodale privato per la società Lannutti (produttiva nel mondo del vetro), capace di diventare un retroporto per Savona-Vado Ligure. Il terminal intermodale di Jesi è pensato per assumere le funzioni di retroporto di Ancona, in particolare specializzandosi negli scambi con la Russia. A Rivalta Scrivia è in fase di costruzione (in tre fasi)

un grosso (670K m² senza contare gli edifici) interporto/retroporto. L'interporto di Novara è un altro punto destinato ad essere chiave di volta per un sistema di strutture e servizi dedicati all'intermodalità (2,5M m² di superficie complessiva).

A livello di servizi gli operatori dimostrano caute speranze di crescita lungo gli assi e i valichi già visti sopra. Uniche novità le attese ferroviarie verso la Spagna (nuovo binario a scartamento normale), Germania (talvolta Olanda) e i paesi dell'est. Le varie tratte o aree geografiche sono grosso modo equamente spartite tra le competenze delle varie aziende ferroviarie.

Per quanto riguarda invece l'evoluzione della domanda, si nota una progressiva contrazione a livello nazionale del traffico intermodale e, viceversa, una sua crescita in ambito internazionale. La tendenza internazionale rimarrà presumibilmente tale, per il permanere dei vincoli ambientali di Svizzera e Austria (e la concomitante assenza di vincoli di sagoma sulle linee nonché la vasta presenza di strutture interportuali), e giocherà su un mercato potenziale su strada di 100M t/anno (il doppio della strada >500 km nazionale). Più problematica l'inversione di tendenza sull'asse Nord-Sud per i costosi vincoli visti sopra (oltre al fatto che non esiste un flusso Sud-Nord altrettanto consistente). Al massimo possono aspirare a giocare un ruolo importante (a fianco dei classici Novara, Busto Arsizio e Verona) i nuovi interporti di Bologna o di Alessandria.

Ma l'intermodale può puntare pure ai porti (già oggi origine del 70% di tutto l'intermodale), che, a parte Trieste, sono caratterizzati da un grosso peso del trasporto via strada. L'insieme delle merci movimentate attraverso porti è pari a 4M TEU, per circa 40M t di merce, grosso modo equivalenti alle merci movimentate su strada oltre i 500 km, con un trend generale di crescita dell'internazionale rispetto all'interno. Il portuale è inoltre più attrattivo per l'intermodale rispetto al tutto strada perché la rottura di carico (nel caso del containerizzato) è fisiologica al sistema, cosa non necessariamente vera nell'intermodale terrestre. Altro punto a favore dell'intermodalità portuale è la sua naturale concentrazione dei flussi in un limitato numero di siti (origini/destinazioni). Per l'Italia un ostacolo è tuttavia rappresentato dalla brevità delle vie di terra interne rispetto a quelle d'acqua. A parte Trieste poi, non esistono collegamenti ferroviari diretti tra scali italiani e paesi esteri. Infine le procedure burocratiche sono troppo onerose in termini di tempo e di costi (un operatore ferroviario, per la manutenzione delle infrastrutture, paga un canone di 20 € a vagone contro gli 0 di un vettore stradale). Può inoltre portare ad inefficienze la diffusione di trasporti "Merchant Haulage" contro i "Carrier Haulage", in quanto i primi non pianificano in anticipo la modalità o il vettore del carico una volta avvenuto lo sbarco. Inoltre devono riconsegnare al porto i container vuoti (un vettore marittimo potrebbe tenere degli spazi di manutenzione degli stessi).

Gli esempi studiati mostrano come il combinato terrestre sia competitivo nel caso di flussi di traffico bilanciati e preponderanza della tratta ferroviaria rispetto a quella via gomma. (i risparmi si aggirano intorno al 20%). Nel caso di flussi non bilanciati la soluzione più economica resta il servizio-spot via strada. Del resto flussi sbilanciati non converrebbero nemmeno all'operatore ferroviario, che finirebbe con il sospendere del tutto il servizio. L'autotrasporto dovrebbe quindi essere in grado di formare associazioni per spingere ad un uso intelligente del ferroviario ed una concentrazione dei punti di origine e destinazione.

ALLEGATO 3: ANALISI STRUTTURALE DEL TRASPORTO COMBINATO MARITTIMO E PROPOSTE DI POTENZIAMENTO

Nodi principali

Nel 2009 il combinato strada-mare ha movimentato 50M t di merci (75 con la tara). Le stime Eurostat e Assoporti, pur divergendo nella dinamica particolare, registrano una crescita a partire dal 2006 ed un calo (localizzato diversamente) che porta il movimentato 2009 un po' sotto al punto di partenza. Sembra inoltre emergere da entrambe le stime (almeno per i principali porti) una crescente incidenza della tara, quindi un abbassamento della saturazione dovuto alla crisi e/o alla crescita del container. Nel 2009 i primi 16 porti hanno movimentato 800K t, con una quota di mercato pari al 91,5% nel 2006 e al 94,5% nel 2009. I primi 10 di questi porti detengono da soli il 75,3% del mercato nel 2006 e il 77,4% nel 2009. Sono quindi questi i porti su cui focalizzarsi per uno studio del combinato strada-mare. Da questa lista va esclusa Taranto, che non ha servizi di linea ma gestisce unicamente carichi *oversized*, e vanno invece incluse Catania e Bari, che sono probabilmente sottostimate. Il campione 2009 è quindi composto da 12 porti Ro-Ro, alcuni dei quali di cabotaggio obbligato (Olbia e Cagliari); altri scali di Autostrade del Mare (*short o deep sea*). Tutti questi porti sono raggruppabili per archi di costa (come aree di convenienza logistica), secondo la tabella:

Arco	Porto	2006	2007	2008	2009	Rnk Eurostat	Rnk Assoporti
Alto Tirrenico	Genova	7.797 8.967	8.024 9.734	5.732 9.059	4.690 7.692	3	2
Alto Tirrenico	Livorno	6.144 9.735	10.661 12.250	5.265 13.467	6.788 9.607	2	1
Medio Tirrenico	Civitavecchia	2.274 3.720	3.009 3.825	2.586 4.010	2.101 4.330	11	9
Basso Tirrenico	Napoli	2.522 7.430	2.453 7.136	2.314 6.120	2.736 ≈5.928	6	5
Basso Tirrenico	Salerno	2.538 4.161	4.985 6.197	4.288 5.714	2.546 5.274	8	7
Insulare Sardo	Cagliari	2.630 3.252	3.612 3.185	3.673 3.238	2.801 2.640	5	12
Insulare Sardo	Olbia-Golfo Aranci*	5.299 6.765	7.985 6.785	12.582 7.823	8.607 6.907	1	≈6
Insulare Siculo	Messina-Milazzo	2.291 7.251	3.985 6.512	3.708 6.928	2.472 6.356	9	3
Insulare Siculo	Palermo-Termini Imerese*	3.052 4.916	4.564 5.447	3.685 6.149	2.741 6.154	10	4
Insulare Siculo	Catania*	1.091 2.733	1.216 3.045	1.353 3.389	1.414 3.540	>15	10
Alto Adriatico	Trieste	3.454 5.681	3.773 6.054	3.173 5.488	2.922 4.784	4	8

Basso Adriatico	Bari	1.204 3.529	1.344 3.872	1.030 3.877	926 3.357	15	11
-----------------	-------------	----------------	----------------	----------------	--------------	----	----

*Eurostat conta sempre solo Olbia; Assoportri dal 2008 considera Olbia-Golfo Aranci-Porto Torres. Assoportri fino al 2007 conta solo Palermo. Per Catania valgono i valori Eurostat 2005 con i tassi Assoportri. Valori in peso lordo Eurostat, in corsivo stime Assoportri.

Rotte ed Ecobonus

Il quantitativo di merce trasportata in regime Ecobonus è raddoppiato tra il 2007 e il 2009³⁸, ma tale valore è legato unicamente all'aumento dei carichi, dal momento che gli ottenimenti dell'Ecobonus sono saliti solo del 6% nello stesso periodo. Le tratte che hanno trasportato più merce in regime di Ecobonus sono state: Messina-Salerno (27%), Napoli-Palermo (19%), Catania-Napoli (15%) e Catania-Ravenna (11%). Pesando la media per il numero totale di viaggi, le proporzioni non cambiano (Messina-Salerno scende al 23%). Riaggregando i dati della merce in Ecobonus in base ai (principali) porti di origine/destinazione otteniamo: Napoli (17%), Catania (16%), Palermo (16%), Messina (13%) e Salerno (13%). Da notare il peso che ricopre nel contesto la tratta (mono-destinazione reciproca) di Messina e Salerno. Le origini più sovvenzionate risultano comunque essere Catania e/o Palermo per tutti i porti italiani. Per Catania invece risulta essere Napoli (e Ravenna in seconda battuta). Per Palermo l'origine più sovvenzionata è invece Genova.

Il trasporto combinato marittimo ha un raggio minimo di convenienza stimato in 800 Km, ferma restando una buona efficienza degli scali ed escludendo eventuali condizioni catastrofiche per la strada. Dal lato dell'offerta invece la convenienza del servizio si ravvisa in presenza di una massa di domanda stimata in 500K t*300 miglia/anno. Se si aumenta la tratta (ad es. a 400 miglia) deve aumentare proporzionalmente anche il traffico (nel caso a 700K t). Il valore minimo per una tratta che non conti la distanza è stimato in 1,5M t.

I profili dell'offerta

L'offerta è stata analizzata a partire da una serie di interviste dirette e dal censimento dei servizi operato da RAM nel 2010. Da questi dati è emerso che i vettori operanti su rotte esclusivamente nazionali sono 15, di cui 4 specializzati nel solo-merci. Tuttavia solo il 17% delle linee è dedicato al Ro-Ro cargo: tutte le altre propongono un servizio misto merci-passeggeri. Questo fatto ha la sua influenza: alcune linee sono solo stagionali (tipicamente estive), altre volte sono richieste strutture per i passeggeri. In generale le tariffe sono differenti rispetto all'attività solo merci. Infine, a parte le isole, c'è poco collegamento tra il Nord e il Sud Italia, e la Salerno-Messina l'unica linea a fornire due viaggi al giorno per una stessa destinazione.

Da un'analisi più ravvicinata emergono dunque 4 cluster portuali (le cui connessioni interne sono più forti rispetto a quelle verso altri scali). Da notare che Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres sono separati. Quindi:

Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Cluster 4
Catania	Civitavecchia	Messina	Porto Torres
Ravenna	Livorno		Genova
Napoli	Piombino	Salerno	Termini Imerese
Golfo Aranci	Olbia		Palermo
Corigliano Calabro	Marina di Carrara		
	Cagliari		
	Trapani		

³⁸ Dato di RAM

A livello regionale i collegamenti nazionali sono riassumibili dalla seguente tabella (sono considerati i 10 maggiori porti, tra parentesi le linee totali e i porti):

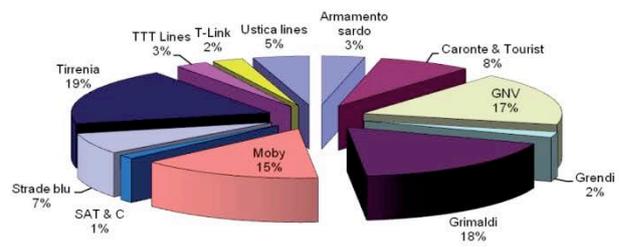
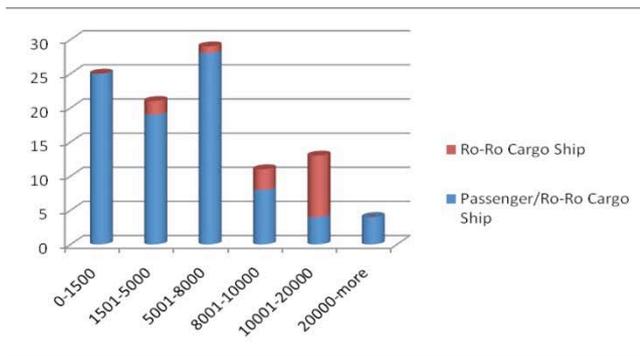
Regione	Partenza	Num. linee	Num. scali collegati	Collegamenti settimanali	Num. operatori
Sardegna (28/4)	Olbia	11	5	46	6
	Cagliari	10	7	23	6
Sicilia (21/5)	Palermo	8	6	29	4
	Messina	1	1	13	1
	Catania	6	6	23	3
Liguria (11/2)	Genova	10	6	51	6
Toscana (12/3)	Livorno	8	6	31	7
Lazio (9/1)	Civitavecchia	9	7	35	6
Campania (10/2)	Napoli	6	4	24	4
	Salerno	4	4	23	2

A parte Messina, con un unico servizio giornaliero (competitivo rispetto al tratto autostradale), gli altri scali contano dai 2 ai 5 collegamenti giornalieri. I principali operatori che agiscono in questi scali sono:

Operatore	Num. campione partenza	Porti di	Num. Collegamenti settimanali
Tirrenia	8		67
GNV	5		45
Moby	5		45
Caronte & Tourist	2		31
Grimaldi	6		28
Snav	4		20
TTT Lines	2		14
Strade Blu	2		13
Sardinia Ferries	2		13

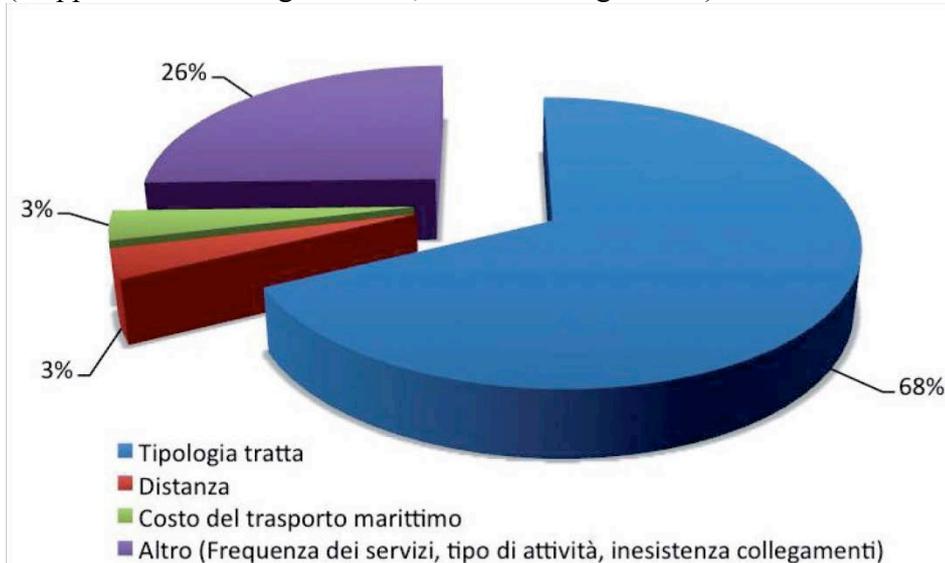
Volendo ulteriormente analizzare l'insieme degli operatori del settore, si nota come esista un gruppo impegnato indistintamente su tutte le principali direttrici e che offre il 60% dei servizi presenti. Esiste poi un altro gruppo di operatori specializzati su di un unico collegamento, anche se molto frequente. Esistono infine operatori specializzati per regione e che operano quindi solo nei porti di tale regione.

Per quanto riguarda la portata delle navi e la distribuzione di mercato della stessa, si hanno i seguenti schemi:

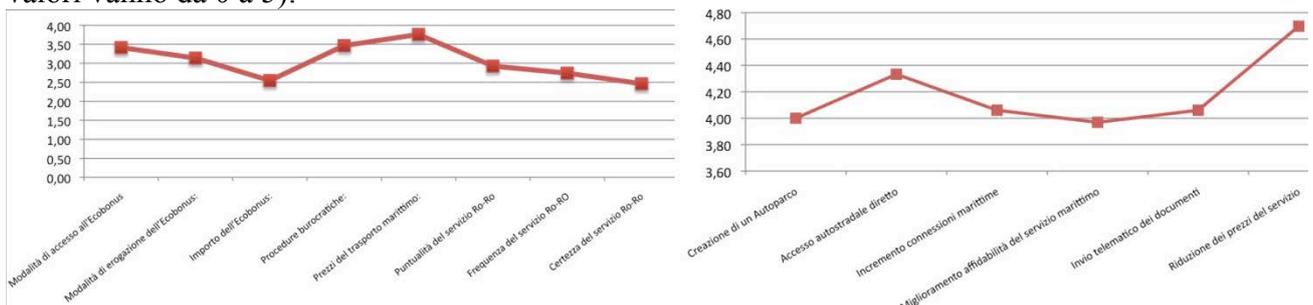


Da un'analisi dei primi 12 scali Ro-Ro, pur frammentaria per la natura delle risposte, emerge che solo gli scali di Genova e Messina hanno uno snodo ferroviario all'interno, e che in molti altri casi non si hanno accessi autostradali diretti (caso tipico quello di Livorno), cosa che porta scompensi che vanno dalla mezz'ora alle 4 ore a seconda del porto o dell'orario di arrivo. La maggior parte delle banchine utilizzate per i Ro-Ro e i Ro-Pax non sono poi interamente dedicate a tale attività ma ospitano attività miste. I servizi vengono perciò spesso spostati da una banchina all'altra a seconda del periodo.

Da un questionario rivolto agli autotrasportatori (molto rumoroso nella qualità delle risposte) sulle motivazioni del non-utilizzo della tratta marittima, sono emerse le seguenti indicazioni (inapplicabili alla singola realtà, ma valide in generale):



È stata poi proposta una rassegna di criticità agli autotrasportatori che utilizzano abitualmente il servizio marittimo (quindi probabilmente più interessati al contenimento dei costi che alla qualità del servizio), nonché una serie di possibili interventi, da valutare in termini di bontà (le scale di valori vanno da 0 a 5):



Per quanto riguarda le tariffe, pur da una disamina parziale (non sono sempre pubbliche e sono comunque state scartate condizioni specifiche come “l’opzione pasto”), si nota come siano in generale rapportate alla lunghezza del veicolo (in generale lo stesso vale anche per la movimentazione in porto). Le rotte in cui si verifica effettiva concorrenza sono sostanzialmente poche, i prezzi sono allineati tra loro e vicini a quelli dell’operatore pubblico (Tirrenia). Le differenze emergono invece per le tratte con origine/destinazione contigue (clamoroso il caso Genova-Savona – Palermo-Termini Imerese), ma queste sono ascrivibili a differenze di scalo e/o servizio, non di tratta (il caso di Savona è infatti probabilmente dovuto ad un miglior collegamento stradale dello scalo rispetto a Genova). Di fatto la distanza influisce in modo lineare e senza salienti eccessivi.

Quindi se in termini assoluti le tratte verso la Sicilia sono quelle più onerose, tuttavia, valutando i prezzi in rapporto alla distanza si può rovesciare la convenienza di un’intera tratta rispetto ad un’altra (come nei casi di Napoli e Genova). In generale il rapporto distanza/tariffa*metro trasportato conta su di un buon indice di correlazione (0,601), mentre lo stesso indice per il rapporto distanza/tariffa*metro*miglio (0,469), essendo leggermente inferiore, fa probabilmente pesare le differenze (spesso influenti) tra i vari tipi di scalo, le disomogeneità nell’applicazione dell’Ecobonus.

Conclusioni

Premessa la grande incertezza che grava ad ogni livello sui dati rilevati (e per cui bisognerebbe avere molta cautela nel dar loro rilevanza statistica, e pensare contestualmente a interventi a favore di una maggiore trasparenza) si osserva quanto segue:

I porti adriatici (Ancona, Bari, Trieste e Venezia) sono vocati unicamente all’internazionale. I porti tirrenici (Cagliari, Genova, Livorno, Messina e Olbia) svolgono entrambe le funzioni, ma i collegamenti nazionali sono tutti riconducibili al cabotaggio obbligato. Non ci sono tratte alternative al tutto-strada, nonostante il sondaggio rivolto all’autotrasporto ne rilevi qualche margine di interesse.

La flotta in uso è prevalentemente composta da navi Ro-Pax, utile nella stagione estiva, ma che deve conciliare esigenze differenti: le merci non sono affatto interessate a sbarcare in centri urbani. Inoltre la flotta Ro-Ro cargo è piuttosto vecchia ed ha velocità di crociera piuttosto basse.

L’offerta è poi caratterizzata da una forte volatilità: nel corso del I semestre 2011 una compagnia ha sospeso il servizio, un’altra è fallita, e sono stati annunciati cambiamenti in altri due servizi. Per l’estate l’offerta cambia ulteriormente. Nessuna garanzia (per contratto) è data a chi vorrebbe utilizzare il servizio in modo regolarmente cadenzato. Per il resto la rete delle offerte non presenta particolari ridondanze: su per ogni tratta ci sono pochissime offerte concorrenti.

Anche la domanda (l’autotrasporto) è poi caratterizzata da una debolezza derivata dalla frammentazione del settore. Questa si trova perciò ad essere incapace di spingere per una richiesta di stabilità nel servizio o a investire per una crescita del trasporto dei non-semoventi (stando all’ISTAT, nei 12 porti indagati il rapporto è di 2 semoventi per 1 non-semovente).

L’utilizzo delle Autostrade del Mare è poi legato ad una richiesta molto puntuale, legata a una richiesta molto vicina al porto di imbarco e di scalo.

Tutto ciò premesso le azioni pensabili sono le seguenti:

- Interventi infrastrutturali: creazione di anelli stradali di raccordo, piazzali di sosta, autoparchi e terminal dedicati al Ro-Ro;
- Interventi finanziari: incentivare il non-accompagnato, disincentivare (anche con maggiori controlli) l’alternativa stradale;
- Interventi amministrativi: creare uno sportello unico per le pratiche amministrativo-doganali, sostenere l’adozione di ITS;

Interventi di rete: incentivare il rinnovo della flotta Ro-Ro cargo, promuovere studi di fattibilità per rotte nuove, studiare la possibilità di PPP di incontro tra domanda e offerta, studiare le condizioni economiche minime per attivare scali intermedi o circuiti.

ALLEGATO 4: EMENDAMENTI AL D.L. N° 5 DEL 2012: SVILUPPO DELLA LOGISTICA E POTENZIAMENTO DELL'INTERMODALITÀ

Comma 1

Dopo il c. 59 dell'art. 4 della legge_24 dicembre 2003 n. 350 si aggiunge il c. 59 bis: *"Nelle more della completa attuazione dello Sportello Unico Doganale, secondo i termini previsti dal! ' art. 6 c. 6 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 novembre 2010 n. 242, il direttore regionale dell'Agenzia delle Dogane competente, laddove sussistano le condizioni tecniche necessarie e dietro motivata richiesta degli operatori, procede all'attivazione delle modalità previste dall'art. 4 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 novembre 2010 n. 242. A tal fine si attiva presso le Amministrazioni competenti per ottenere il rilascio delle certificazioni necessarie alla definizione del procedimento doganale nel rispetto dei tempi di cui alla Tabella li del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 novembre 2010 n. 242. Ove il rispetto dei suddetti tempi non sia possibile entro l'orario di apertura dell'ufficio dell'Amministrazione competente, il responsabile dello stesso deve assicurare il rilascio del certificato necessario anche al di là dell'orario di ufficio, a fronte del pagamento del costo del servizio a carico degli operatori. "*

Comma 2

All'art. 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990 n. 374 è aggiunto il e. 8 bis:

"Gli uffici doganali dovranno garantire tutti i giorni, compresi i festivi, dalle ore 01.00 alle ore 24.00 l'accettazione delle dichiarazioni in procedura ordinaria e in procedura semplificata presentate in via telematica, nonché il riscontro telematico agli operatori dei relativi esiti scaturiti automaticamente dal sistema. Il riscontro telematico dovrà consistere nell'immediata comunicazione all'operatore dell'esito di svincolo delle merci, ovvero di richiesta di ulteriore documentazione, ovvero di visita delle merci. Alla presentazione telematica da parte dell'operatore dell'ulteriore documentazione richiesta, l'Ufficio ne darà riscontro nel più breve tempo possibile comunicando il relativo esito all'operatore. Per garantire l'effettiva disponibilità del Servizio Doganale Telematico nei termini di cui ai criteri precedenti, dovrà essere consentito alle Direzioni territorialmente competenti dell'Agenzia delle Dogane di stipulare convenzioni con le associazioni di categoria interessate per potersi avvalere, con i relativi oneri a carico delle suddette associazioni, di doganali iscritti agli albi professionali di cui alla legge 22 dicembre 1960, n.1612, e di loro ausiliari accreditati in dogana, in attuazione di quanto previsto dall'art. 1 c. 2 della legge 25 luglio 2000. n. 213."

Relazione illustrativa

I commi 1 e 2 della proposta di modifica hanno lo scopo di incentivare la collaborazione tra le Amministrazioni preposte alla definizione del procedimento doganale.

Il comma I, in particolare, consente un'attuazione anticipata dello Sportello Unico Doganale, senza attendere il termine ultimo previsto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 novembre 2010 n. 242, laddove sussistano le condizioni tecniche necessarie e le esigenze motivate degli operatori. Ciò consentirebbe di rispondere alle esigenze più pressanti di quelle parti del territorio nazionale teatro della maggior parte delle operazioni commerciali in cui sia stato già avviato un dialogo costruttivo tra operatori, dogane ed enti di controllo. Sempre nell'ottica di un maggiore incentivo allo sviluppo e al fine di ridurre allo stretto necessario i tempi di transito della merce attraverso le strutture doganali, si propone di rafforzare la responsabilità dell'ufficio doganale competente al fine di ottenere il rilascio dei certificati necessari nel rispetto dei termini stabiliti per legge (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 novembre 2010 n. 242, Tabella B), ponendo a carico degli operatori il costo di un eventuale supplemento lavorativo degli enti preposti al controllo.

Il comma 2 si propone di ottenere una maggiore rispondenza tra l'operatività del momento doganale e le esigenze dei moderni traffici commerciali, che necessitano di servizi doganali H24, sette giorni su sette. Nonostante la telemalizzazione, per garantire sulle 24 ore la ricezione e il trattamento delle dichiarazioni in import e in export e degli altri documenti necessari per lo svincolo delle merci occorrerebbe rinforzare le principali dogane italiane (portuali, aeroportuali e dell'interno) razionalizzando la distribuzione sul territorio degli oltre 9.000 dipendenti delle dogane. Questo processo incontra peraltro ostacoli di tipo normativo e sindacale, di non facile superamento.

Questa circostanza, unita alle carenze infrastrutturali e alle disfunzioni burocratiche del sistema logistico italiano, sta progressivamente provocando distorsioni di traffico verso dogane di paesi europei più efficienti.

Solo in termini di diritti doganali, al netto delle risorse proprie dell'UE, e senza contare l'indotto trasportistico e delle lavorazioni logistiche, questo dirottamento provoca un danno diretto e immediato per l'Erario stimabile intorno a 1 miliardo di euro l'anno.

La norma che si propone, ispirata alla disciplina degli ausiliari del traffico di cui alla legge 127/1997, è finalizzata a risolvere in tempi brevi e senza oneri a carico dello Stato la carenza di personale doganale ricorrendo alla certificata capacità professionale degli "spedizionieri doganali" (di cui agli articoli 40 e segg. del Testo Unico delle Leggi Doganali e alla legge professionale 1612/1960), nonché alla disponibilità a finanziare l'iniziativa da parte delle Associazioni di categoria interessate. Quelle Associazioni (degli industriali, dei commercianti, degli operatori della spedizione, del trasporto e della logistica delle merci) si candidano infatti a convenzionarsi con la competente Direzione Regionale delle Dogane per accollarsi l'onere di retribuire gli spedizionieri doganali che verranno impiegati dalla Dogana per garantire alcuni servizi essenziali da svolgersi esclusivamente in via telematica sulle 23 ore.

ALLEGATO 5: ACCORDO DISTRIBUZIONE URBANA MERCI

Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica con sede in,
via....., rappresentata da..... nella sua qualità di
..... e

Il **Comune di Torino**, con sede in, via....., rappresentata
da..... nella sua qualità di

Il **Comune di Milano**, con sede in, via....., rappresentata
da..... nella sua qualità di

Il **Comune di Napoli**, con sede in, via....., rappresentata
da..... nella sua qualità di

Premesso che:

- Il Piano Nazionale della Logistica e la successiva direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e dello Sviluppo Economico Corrado Passera alla Consulta individuano nelle possibili azioni e nelle politiche coordinate a livello nazionale di city logistics un fattore di rilancio del nostro Paese, razionalizzando i processi logistici in particolare quelli relativi alla mobilità nelle aree urbane in modo da recuperare i circa 10 miliardi di maggiori costi logistici che ogni anno il nostro Paese si trova a sostenere;

- Il settore della distribuzione urbana delle merci per fatturato e per numero di addetti costituisce un vero e proprio mercato e quindi necessita di proprie regolamentazioni che salvaguardino gli interessi della collettività, dei cittadini e gli investimenti operati da attori economici coinvolti nella filiera, nel rispetto di quanto previsto dal Libro Bianco della Commissione Europea.

Preso atto che:

- **Il ruolo dei Comuni** in questo processo è di fondamentale rilevanza: solo a livello locale, attraverso opportune ordinanze di regolazione della circolazione e della sosta, è possibile dare al processo di scelta della fornitura logistica un orientamento verso soggetti organizzati, attenti all'ecosostenibilità e capaci di coniugare legalità, concorrenza, produttività e rispetto per i temi ambientali;
- **La rilevanza sociale di una buona logistica** (distributiva e reverse logistics) in ambito urbano è diffusamente percepita, specie in termini di impatto sulla congestione e sulla qualità dell'aria. Meno nota e meno presente nella comunicazione pubblica è **la straordinaria rilevanza economica** delle attività distributive cittadine, che inevitabilmente subiscono in positivo o in negativo la qualità della governance locale: le città movimentano la metà dei volumi merci complessivamente trasportati su strada;
- **La sensibilità agli standard delle attività che generano inquinamento e/o congestione** è cresciuta negli anni a livello locale e ha trovato nella logistica urbana un tema di interesse primario per almeno due obiettivi: da un lato, dare segnali di attenzione alla qualità della vita cittadina, dall'altro mettere a frutto i margini di ottimizzazione esistenti in particolare per il conto proprio dato il modesto coefficiente di carico medio dei mezzi circolanti in città e la vetustà del relativo parco veicolare circolante;
- L'esperienza maturata in Italia e in Europa suggerisce che si eviti la **proliferazione di assetti regolatori locali in contrasto tra di loro ma che si punti** - pur nelle diverse specificità locali dovute ai diversi sistemi di regolamentazione e controllo adottati dalle città - **ad un quadro coerente di iniziative e di efficientamento**. Là dove l'Ente locale intenda sviluppare sistemi innovativi tesi a recuperi di efficienza di primo e ultimo miglio, appare ragionevole promuovere azioni fondate sulle *best practices*, nelle linee di intervento della Commissione europea;
- All'interno del panorama italiano le **Aree Metropolitane** costituiscono un agglomerato di primario interesse per gli operatori della logistica in quanto mercato di consumo finale dei

beni, contribuendo ad **oltre l'80% del fatturato complessivo della spesa** in termini di prodotti e servizi;

- La **Consulta** ha identificato nei tre Comuni primi firmatari del presente protocollo, i case history da portare all'attenzione delle **Aree Metropolitane** per un processo di analisi congiunta delle implicazioni derivanti da una diversa e più innovativa gestione delle merci a livello urbano in modo da favorire non solo un primo processo di armonizzazione fra gli stessi ma un più consistente e duraturo sistema di **cross fertilisation** delle esperienze e del **know how** che gli stessi, con il supporto della Consulta, matureranno nell'ambito delle azioni previste dal presente protocollo.

Le parti concordano:

L'efficiente gestione di un sistema logistico di primo e ultimo miglio deve essere in grado di gestire e sviluppare un cambiamento dell'approccio e dei comportamenti sotto l'aspetto metodologico, decisionale ed operativo, con l'obiettivo di migliorarne la resa finale.

Gli atti di indirizzo concordati tra i tre Comuni, in qualità di appartenenti al costituendo network delle Aree Metropolitane³⁹, e la Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica sono i seguenti:

- ✓ **Coinvolgimento tempestivo e strutturato delle categorie interessate e impiego di strumenti convenzionali ed innovativi;**
- ✓ **Adozione di obiettivi misurabili nel campo dei servizi di distribuzione delle merci in termini di efficienza e di risparmio energetico, riduzione dei gas serra e della congestione dello spazio urbano;**
- ✓ **Adesione dei vettori incentivata e non obbligatoria, criteri di accreditamento per veicoli e piattaforme, non esclusività dei servizi accreditati nel principio della libera concorrenza;**
- ✓ **Autosostenibilità economica e finanziaria;**
- ✓ **Fertilizzazione tecnologica, impiego di soluzioni aperte e interoperabili, accessibilità economica e d'uso degli applicativi.**

La Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica ed i tre Comuni per lo sviluppo dei punti concordati si impegnano a coinvolgere nelle attività il Ministero dell'Ambiente, della Salute, della Istruzione, Università e Ricerca, del Lavoro e Politiche Sociali per:

- costruire una mappa delle esperienze più significative nei sistemi di distribuzione urbana delle merci realizzati in Italia sia in termini di fattibilità sia in termini di servizio effettivamente reso operativo evidenziandone le rispettive caratteristiche operative e funzionali;
- fissare le linee di indirizzo per l'accessibilità delle merci in ambito urbano da condividere e successivamente siglare con il costituendo network delle Aree Metropolitane in modo da favorire lo sviluppo di soluzioni innovative condivise e replicabili finalizzate all'aggiornamento del Piano della Mobilità;
- ricercare soluzioni che prevedano l'autosostenibilità economica e finanziaria delle iniziative locali;
- approfondire i requisiti per garantire, sul piano tecnologico, opportuni standard per l'interoperabilità delle soluzioni locali secondo quanto previsto dal DDL Direttiva Comunitaria 2010/40/UE;
- individuare le modifiche normative necessarie per assicurare il monitoraggio ed il rispetto delle regole attraverso strumenti ITS limitando quanto più possibile sia gli investimenti in infrastrutture fisiche sul territorio sia l'interazione con il personale per l'eventuale erogazione delle sanzioni;

³⁹ Individuate dal Parlamento italiano: Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Torino, Reggio Calabria, Roma, Venezia e dalle Regioni a statuto speciale: Cagliari, Catania, Messina, Palermo, Trieste.

- istituzione di un tavolo tecnico permanente sui temi relativi ai profili di regolamentazione per gli accessi, sistemi ITS a servizio della distribuzione e standard operativi per lo svolgimento del servizio;
- attivare, da parte della Consulta, tutti i canali e tutti gli strumenti a sua conoscenza idonei alla individuazione di finanziamenti pubblici (nazionali e/o comunitari) e/o privati per la sostituzione del parco veicolare in relazione ai livelli di emissione;
- condurre analisi di mercato per l'adozione di misure e di tecnologie atte a verificare in modo automatico il coefficiente di riempimento dei veicoli commerciali così come il livello di emissioni di prossimità;
- facilitare l'iter di una delibera di indirizzo nazionale da proporre e concordare con le Aree Metropolitane ed eventualmente portare in conferenza unificata ai fini della accettazione della stessa da parte delle Regioni;
- ampliare le conoscenze e le competenze del Mobility Manager con quelle proprie del City Logistic manager in modo da costituire presso gli uffici tecnici dei Comuni le necessarie competenze specifiche e settoriali per una più puntuale comprensione delle dinamiche del settore della distribuzione urbana delle merci ed in particolare dell'ultimo miglio;
- individuare un percorso privilegiato da mettere a disposizione delle Aree Metropolitane che aderiranno al presente protocollo in termini di accesso ai finanziamenti relativi alla mobilità sostenibile erogati dai diversi Ministeri e dalla Comunità Europea.

Modalità operative

Per lo sviluppo del programma concordato è costituito un Gruppo di coordinamento formato dai rappresentanti di ciascun Comune firmatario e da tre rappresentanti nominati dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica.

Il coordinamento resta affidato al Presidente della Consulta o ad un suo rappresentante.

Il Gruppo di coordinamento entro due mesi mette a punto un piano di azione operativo da implementare secondo tempi e modi propri di ognuno dei firmatari avente caratteristiche comuni e rispondente a quanto sopra concordato in relazione agli obiettivi prefissati attraverso un unico progetto pilota declinato in modo specifico per ognuno dei firmatari, specificandone i tempi delle singole fasi di attività e le modalità di individuazione degli indicatori di successo o di fallimento.

I risultati di tale sperimentazione pilota saranno messi a disposizione del network delle Aree Metropolitane, favorendo la nascita di una Comunità di pratica, intesa come gruppi di persone che condividono un interesse per qualcosa che fanno e che interagiscono con regolarità per imparare a farlo meglio⁴⁰.

Al termine di questo primo progetto, il Gruppo di coordinamento si riunirà per valutare l'efficacia delle soluzioni proposte, apportando le eventuali modifiche che si dovessero rendere necessarie sulla base dei risultati raccolti e per decidere sulle modalità di prosecuzione dell'attività impegnandosi ad estendere la partecipazione agli altri Comuni del network delle Aree Metropolitane.

PRESIDENTE DELLA CONSULTA GENERALE
DELL'AUTOTRASPORTO E LA LOGISTICA.....

COMUNE DI TORINO
.....

COMUNE DI MILANO
.....

COMUNE DI NAPOLI

⁴⁰ E. Wenger, Comunità di pratica, Raffaello Cortina Editore, 2006

ALLEGATO 6: PRIME 4 PROPOSTE ATTUAZIONE PIANO (29-5-12)

PIANO LOGISTICA 2011-2020 PRIME MISURE DI ATTUAZIONE INTRODUZIONE

I Paesi che negli ultimi anni sono cresciuti di più disponevano di una logistica che, oltre a rendere più competitiva il sistema economico, svolgeva un importante ruolo di “driver” di sviluppo. Una recente ricerca di Colliers afferma che nel prossimo decennio il mercato logistico europeo crescerà a ritmo esponenziale ma nessuno, fra i principali hub stimati in espansione, si colloca in Italia, a meno che non interveniamo tempestivamente.

Il lavoro portato avanti dalla Consulta in questi 18 mesi si è ispirato a cercare azioni che possano permettere la riduzione di 10 punti anno della inefficienza logistica (valore 4 miliardi di euro), e al contempo l'aumento della capacità di attrazione dei traffici commerciali attraverso i nostri porti.

Per questi motivi, la elaborazione delle Linee programmatiche del PNL 2011-2020, ha coinvolto in un centinaio di incontri circa 5000 operatori logistici e managers pubblici e privati del Paese. Il confronto è stato inoltre esteso anche a livello locale presso le Autorità portuali, gli interporti e le Camere di Commercio.

Questo lavoro di “ascolto” e di confronto ci ha portato ad esaminare, come mai prima, i tanti aspetti della inefficienza logistica che costa al nostro sistema economico e produttivo, oltre che una ridotta competitività settoriale, una minore crescita complessiva del Paese, considerato il forte impatto che il settore ha sul PIL.

Il confronto ha consentito alla Consulta per l'Autotrasporto e per la Logistica di fare un elenco completo e dettagliato delle Azioni necessarie per tagliare, in un arco decennale, quella che è stata definita una vera e propria **"tassa"** sul sistema economico italiano e, allo stesso tempo, di “stralciare” le azioni che abbiamo individuato come prioritarie ed immediate, alcune delle quali sono a “costo zero”.

Questo lavoro di scala nazionale si è svolto in concomitanza con la decisione della Commissione Europea che il 19 ottobre 2011 ha scelto i 10 Corridoi strategici per una rete di trasporti che colleghi nel modo più efficiente l'Europa a 27. La rete che costituisce l'ossatura dell'Europa economica e politica dei prossimi anni. Con questa convinzione, abbiamo provveduto, attraverso la collaborazione dell'Università Bocconi e dell'ISTIEE, **all'aggiornamento del Piano**, considerando che di 10 corridoi, ben 4, oltre alle autostrade del mare, attraversano e si incrociano nel nostro Paese, offrendoci l'opportunità di realizzare, nell'arco dei prossimi 15 anni, un sistema ferroviario che ci consenta di travalicare le Alpi più agevolmente, senza penalizzare ulteriormente l'autotrasporto con misure restrittive della circolazione, che finora si sono rivelate inefficaci sotto il profilo ambientale e, al contempo, penalizzanti per l'intera economia.

È attorno ai grandi assi ed ai nodi strategici di scala europea che il Paese deve lavorare nei prossimi anni e impegnarsi nella attuazione delle infrastrutture strategiche, anche per assicurare il collegamento dei grandi corridoi con la nostra rete portuale e interportuale, nella logica sia del *core network* che del *comprehensive network*. Le indicazioni, chiare e puntuali, contenute nel Piano della Logistica 2011-2020 possono essere di supporto per realizzare finalmente la più Grande Area Logistica del Sud Europa, capace di rafforzare la capacità di attrazione dei nostri porti e in particolare di quelli del Nord Tirreno e del Nord Adriatico.

La recentissima approvazione, da parte dell'Unione europea, dell'impiego dei project bond per la realizzazione di infrastrutture, prioritariamente anche di trasporto, è un'occasione da non perdere.

Rendere più efficiente il nostro sistema logistico significa anche creare un sistema di gestione efficiente, a partire dai controlli che avvengono nei porti o nei sistemi logistici portuali (anche per facilitare l'attuazione dell'art. 46 del decreto legge 201/2011). Questa è la chiave per evitare la

deviazione dei traffici dalla portualità italiana a quella di altri Paesi, con perdita di notevoli introiti fiscali e di attività logistiche e trasportistiche.

Le proposte che vengono presentate, che comunque hanno bisogno di un organico completamento in sede amministrativo-giuridica, sono state elaborate per dare risposte nel modo più appropriato alla prima parte della Direttiva 2012 del Ministro Passera, che ci ha chiesto di indicare le azioni in grado di produrre effetti concreti e a breve. Abbiamo privilegiato le azioni che, oltre ad essere ritenute prioritarie dal dibattito in seno alla Consulta, sono quelle che il mondo logistico italiano ritiene maggiormente in grado non solo di aumentare l'efficienza del nostro sistema logistico, ma anche di dare un contributo concreto alla maggiore crescita economica del Paese. Per quanto riguarda l'importante il tema della autonomia finanziaria dei porti, condividiamo la soluzione prevista nel decreto sullo sviluppo delle infrastrutture messo a punto dal Vice Ministro Ciaccia.

La novità dell'approccio adottato dalla Consulta con queste prime misure per l'attuazione del Piano nazionale della logistica sta nelle proposte di norme che accompagnano le proposte e che, se accolte dal Governo, con tutti gli aggiustamenti possibili, possono introdurre da subito i cambiamenti utili per il Paese.

1. Sportello unico doganale

Tenuto conto del "lavoro in corso" sul tema, la Consulta ha ritenuto non più rinviabili azioni concrete per realizzare lo Sportello unico doganale. Infatti, nell'attuale dinamica degli scambi mondiali, una posizione geografica favorevole non è da sola sufficiente per attrarre e sviluppare flussi commerciali, se questo *asset* naturale non è sostenuto da procedure di controllo mirate ed efficaci.

Le inefficienze ascrivibili a tali aspetti provocano una notevole dilatazione dei tempi di sosta delle merci nelle strutture portuali, aeroportuali, interportuali e producono costi aggiuntivi a carico delle imprese importatrici ed esportatrici italiane, con ingente dispendio di risorse economiche e perdita di competitività nei confronti dei nostri partner europei, oltre a non consentire agli operatori logistici mondiali, come è stato confermato al congresso mondiale di logistica del 14 maggio 2012, di avere certezze nei tempi di trasporto.

Il costo di tali inefficienze è stato quantificato in almeno **2 miliardi di euro annui** (ma se consideriamo i traffici persi a favore dei porti del Nord Europa supereremmo i 5 miliardi di Euro), in termini di movimentazioni all'interno dei terminal, di costi di carico e scarico, di ulteriori spese di stoccaggio delle merci, con incrementi di costi di trasporto, assicurativi e bancari, generati dai ritardi nello svincolo delle merci.

Vanno inoltre considerati i benefici effetti che si avrebbero nel settore della logistica in termini occupazionali, per il volume dei traffici che si svilupperebbe se le operazioni portuali rimanessero radicate sul territorio italiano e fossero, quindi, assicurate da operatori nazionali.

Le proposte normative avanzate tendono ad accelerare gli effetti positivi dello sportello unico e a dare segnali di cambiamento al mercato della domanda di trasporti mondiale .

2. Distribuzione urbana delle merci.

Il tema della distribuzione urbana delle merci per gli operatori è il secondo argomento strategico. Gli approfondimenti operati, sulla base della Direttiva del Ministro, confermano la validità dell'analisi delle linee del Piano della Logistica del 2010, che ne ricostruisce la fisionomia nelle sue fondamentali articolazioni di domanda e di offerta, dimensione, filiere, impatto sulla qualità urbana, costi sociali ed economici.

Il 28 marzo 2011 la Commissione europea ha adottato il nuovo Libro bianco sui trasporti con una strategia di ampio respiro e dal lungo orizzonte temporale fino al 2050 con uno specifico focus sulle città e sulle conurbazioni complesse. Il documento individua tre obiettivi per abbattere le emissioni,

che si dovranno ridurre del 60%: migliorare l'efficienza dei veicoli mediante l'uso di carburanti e sistemi di alimentazione sostenibili, ottimizzare le prestazioni della catena logistica multimodale e puntare sull'uso efficiente delle infrastrutture grazie ai sistemi di gestione informatizzata del traffico.

Attualmente in Italia gli oltre ottomila Comuni operano in difformità per regolare l'accesso ai centri urbani e, nella maggior parte dei casi, in assenza di programmazione (Piani Urbani della Mobilità).

Inoltre, si sta progressivamente diffondendo l'utilizzo, da parte delle Amministrazioni comunali, di piattaforme logistiche per il prelievo/recapito di merce e corrispondenza all'interno di aree ZTL. A tali piattaforme viene conferito, in alcuni casi, il diritto di operare in esclusiva dentro l'area ZTL, obbligando tutte le imprese di trasporto ad avvalersi di tali piattaforme sia per la consegna della merce che per il prelievo e prefigurando una possibile violazione delle norme poste a tutela della concorrenza.

Le norme proposte, a costo zero, intendono definire linee guida di scala nazionale, per avviare politiche di gestione del traffico e di utilizzo del territorio, in grado di ottimizzare la mobilità delle merci, evitare decisioni localistiche e distorsive delle logiche di mercato, superare restrizioni generalizzate alla circolazione di veicoli commerciali di portata limitata ed a basso impatto ambientale, favorendo in tal modo anche il ricambio del parco veicolare.

3. Franco fabbrica- franco destino.

Per il tema del franco destino, alternativo al franco fabbrica, molto diffuso nel nostro Paese, viene ipotizzata una soluzione che porti a modificare i comportamenti della committenza industriale in genere, con la prospettiva di mettere a punto una proposta percorribile sul piano delle compatibilità di bilancio e sostenibile a livello comunitario, come strumento strategico adeguato, volto ad un obiettivo ben definito di interesse comune.

In effetti, il dibattito in corso nella Consulta ha fatto emergere non poche difficoltà di applicazione di un eventuale provvedimento di sostegno economico alle imprese che optino per il franco destino, sia per il suo impatto in termini fiscali-finanziari, sia per la necessità di verificarne la coerenza con la disciplina in materia di aiuti di Stato.

Tuttavia, è nostra convinzione che l'attenzione per l'equilibrio dei conti pubblici e il rispetto della normativa comunitaria non possano far venir meno la valutazione dei benefici di politica economica, e anzi debbano indurci a trovare soluzioni normativamente inattuabili e capaci di minimizzare l'impatto sulla finanza pubblica.

È per questo che sottoponiamo intanto all'attenzione del Governo questa tematica, con un'ipotesi di norma che ci riserviamo di approfondire e di affinare.

4. Riduzione dei viaggi di ritorno a vuoto e dei tempi attesa al carico e allo scarico.

Un altro punto che merita attenzione è quello dell'efficientamento del settore dell'autotrasporto. Nel dibattito sul Piano, unanime è il consenso sulla necessità di una evoluzione verso un processo industriale di questo settore, vera "spina dorsale dell'economia" che rappresenta l'80 % del trasporto di merci nel mercato comunitario e l'1,6 % del PIL dell'Unione Europea.

Questa evoluzione "passa" anche attraverso il parallelo efficientamento dei servizi, operando in primo luogo sulla "riduzione" dei ritorni a vuoto e dei tempi di attesa al carico e scarico.

Considerando che la catena logistica è sostenuta da un link continuo tra i diversi attori, garantito dagli strumenti di informazione, i servizi telematici di supporto all'autotrasporto dovranno porre in grado gli autotrasportatori di dialogare con operatori logistici e gestori delle infrastrutture portuali, interportuali, ferroviarie e aeroportuali, in linea con la strategia comunitaria di promozione dei Sistemi di Trasporto Intelligenti.

In sostanza, gli approfondimenti in corso in sede di Consulta si prefiggono l'obiettivo di allungare la catena del valore del sistema telematico, aiutando il settore dell'autotrasporto, che è il più frazionato, a dotarsi di strumentazioni telematiche adeguate a bordo del veicolo.

LE 4 PROPOSTE OPERATIVE

PROPOSTA 1) LO “SPORTELLLO UNICO DOGANALE”: IL PERCORSO POSSIBILE

Nell'attuale dinamica degli scambi mondiali, una posizione geografica favorevole non è sufficiente, da sola, per attrarre e sviluppare flussi commerciali, se questo *asset* naturale non è sostenuto da procedure di controllo mirate ed efficaci.

Le inefficienze ascrivibili a tali aspetti provocano una dilatazione dei tempi di sosta delle merci nelle strutture portuali, aeroportuali, interportuali e producono costi aggiuntivi a carico delle imprese importatrici ed esportatrici italiane, con ingente dispendio di risorse economiche e perdita di competitività nei confronti dei nostri partner europei, oltre a non consentire agli operatori logistici mondiali di avere certezze nei tempi di trasporto.

Il costo di tale inefficienza è stato quantificato in almeno 2 miliardi di euro (ma se consideriamo i traffici persi a favore dei porti del Nord Europa supereremmo i 5 miliardi di Euro), in termini di movimentazioni all'interno dei terminal, di costi di carico e scarico, di ulteriori spese di stoccaggio delle merci, con incrementi di costi di trasporto, assicurativi e bancari generati dai ritardi nello svincolo delle merci. Basti pensare che in Italia, a differenza di altri paesi dell'Unione, esistono ben 18 organismi controllori che, spesso, si sovrappongono nei relativi interventi: come testimoniato dall'indagine “Doing Business” della Banca Mondiale, ci troviamo così agli ultimi posti nella classifica dei Paesi UE di efficienza delle procedure transfrontaliere.

Questa situazione induce, infatti, molti operatori logistici e commerciali italiani a spostare parte delle loro attività operative in altri Paesi dell'UE meglio organizzati sotto il profilo amministrativo-procedurale.

Il fenomeno della distorsione di traffico verso altri Stati membri dell'UE (nordeuropei e confinanti, quali la Slovenia) rappresenterebbe, secondo alcune stime, circa il 30% del totale dei traffici destinati al bacino di utenza del nostro paese.

Se le suddette operazioni rimanessero radicate nel territorio italiano, con conseguente sviluppo del volume dei traffici si avrebbero benefici effetti nel settore della logistica, anche in termini occupazionali.

La situazione può essere corretta rapidamente se si dà effettiva attuazione allo sportello unico doganale (previsto dal Reg. CE n. 450/2008 e dalla legge 350/2003 e relativo DPCM n. 242 del 4/11/2010), attraverso una serie di misure di coordinamento degli uffici e di efficientamento delle risorse disponibili, quali:

- organizzazione più flessibile dell'organico doganale, in modo da assicurare la piena operatività (H24), come peraltro già avviene in altri Stati membri dell'Unione europea;

- allineamento degli orari di servizio di tutti gli organi che esercitano funzioni di controllo sulle merci, in particolare presso i punti di ingresso ed uscita delle merci dal/nel territorio italiano, accorpandoli tutti, ove possibile, in uno stesso luogo (creazione di centri polifunzionali di servizi);

La “questione” dello sportello unico (SU), considerato dal Piano della Logistica tra le azioni con maggiore priorità strategica, apre il dibattito su un ventaglio di temi che vanno al di là di quella che può essere interpretata come una semplice questione di “tecniche procedurali”.

In effetti la reale posta in gioco, se così possiamo chiamarla, è la ricerca e la definizione di nuovi assetti organizzativi del sistema portuale ed aeroportuale, con l’obiettivo di facilitare i flussi commerciali con l’estero, sull’esempio di quanto sta accadendo in particolare nei porti del Nord Europa ove si è ormai radicato il concetto di Port Community.

Se pensiamo alla situazione italiana, attori delle nostre politiche portuali in modo specifico devono puntare non solo sugli aumenti di capacità (banchine più ampie e fondali più profondi) per attrarre maggiori volumi di traffico, ma devono aver prima risolto i problemi della gestione delle informazioni e dello snellimento delle procedure.

Lo sportello unico permette agli operatori del commercio estero di completare il ciclo documentale richiesto per le operazioni in import/export, facendo pervenire le informazioni necessarie alle varie Amministrazioni dello Stato (es. Dogana, Sanità, ecc.) attraverso un’unica struttura, passando da un ambiente basato su sistemi, non dialoganti tra loro, ad uno in grado di connettere i vari sistemi gestiti dai singoli operatori privati e dalle Amministrazioni dello Stato.

Le Dogane, in virtù del loro ruolo preminente nel controllo dei flussi di merci oggetto di interscambio internazionale, occupano una posizione “privilegiata”: è per questo che, già oggi, spetta a questa amministrazione ricevere, raccogliere ed ordinare tutte le informazioni necessarie alla realizzazione delle formalità amministrative connesse ad un’operazione di commercio estero, per poi smistarle alle altre Amministrazioni competenti.

Queste funzioni vanno integrate nell’ambito del sistema telematico doganale “AIDA” (Automazione Integrata Dogane Accise), un sistema interattivo che già assicura il dialogo tra gli operatori privati e la Dogana, e che dovrebbe essere interconnesso ai sistemi informatici in uso da parte delle altre Amministrazioni.

ipotesi di norma : articolo ad hoc

"Sviluppo della logistica e potenziamento dell’intermodalità "

Comma 1

“Al fine di semplificare ed accelerare le procedure preordinate all’assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione delle merci, l’Agenzia delle Dogane consente la presentazione anticipata della dichiarazione doganale di cui all’articolo 4 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 novembre 2010, n. 242, in pendenza delle procedure di rilascio delle autorizzazioni e certificazioni richieste dalle altre Amministrazioni competenti. In tal caso, lo svincolo delle merci è subordinato al rilascio, da parte delle amministrazioni interessate, delle autorizzazioni e certificazioni necessarie ai fini del loro sdoganamento”.

Comma 2

“All’articolo 1, comma 2 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, aggiungere i seguenti periodi:

Con determinazione del Direttore dell’Agenzia delle dogane sono individuati gli uffici doganali in cui l’operatività di cui al precedente periodo è assicurata anche per l’espletamento dei controlli e delle formalità inerenti le merci che circolano in regimi diversi dal transito. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (o del Ministro dell’Economia e delle Finanze)⁴¹, su proposta del Direttore dell’Agenzia delle Dogane, è individuato il contingente di personale aggiuntivo occorrente, da reperire nell’ambito della Pubblica Amministrazione, senza maggiori oneri per lo Stato.

Al fine di massimizzare l’efficienza delle predette operazioni nelle aree portuali e in quelle facenti parte del sistema logistico come definito dall’art. 46 del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con Legge 22 dicembre 2011, n. 214, le Autorità Portuali, a valere su risorse proprie, possono esercitare poteri sostitutivi e stipulare convenzioni di scopo con tutte le amministrazioni interessate, anche prevedendo il ricorso a forme di flessibilità del lavoro e all’assunzione di personale, nonché contribuendo agli eventuali maggiori oneri per l’impiego di personale proveniente da altre amministrazioni pubbliche, di cui al periodo precedente.”

Relazione illustrativa

I commi 1 e 2 della proposta di modifica hanno lo scopo di incentivare la collaborazione tra le Amministrazioni preposte alla definizione del procedimento doganale.

Il comma 1 consente un’attuazione anticipata dello Sportello Unico Doganale, senza attendere il termine ultimo previsto dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 4 novembre 2010, n. 242, per rispondere alle richieste sempre più pressanti da parte degli operatori commerciali in materia di snellimento delle formalità amministrative legate all’effettuazione delle operazioni di interscambio internazionale. In sostanza, si attribuisce all’Agenzia delle dogane il potere di autorizzare una presentazione anticipata della dichiarazione doganale, in modo da evitare disagi gravi agli operatori per via delle soste e movimentazioni aggiuntive a cui sono soggetti i container nei porti, negli aeroporti e negli interporti, qualora le merci in essi contenute debbano attendere il rilascio di tutte le autorizzazioni e certificazioni prescritti per il loro sdoganamento. Ipotesi quest’ultima che potrebbe indurre gli operatori nazionali a preferire altri Stati membri dell’UE per l’instradamento dei loro traffici commerciali. Da tempo infatti tali operatori lamentano tali ritardi dovuti all’eccessiva segmentazione di competenze fra più organi delle amministrazioni dello Stato.

L’anticipo dello sdoganamento delle merci all’atto di presentazione della dichiarazione doganale sarebbe possibile ogni volta che lo svincolo di tale merce è subordinato all’ottenimento di certificazioni, autorizzazioni, nulla osta ed altri permessi particolari, il cui rilascio compete ad organi di controllo diversi dalle dogane, e che non sono ancora nella disponibilità dell’operatore. Lo svincolo, in tal caso, sarebbe possibile a condizione che l’amministrazione doganale abbia la certezza che le pratiche per il rilascio di tale certificazione sono state utilmente espletate dall’operatore e che il loro rilascio è in corso.

Il comma 2 si propone di ottenere una maggiore rispondenza tra l’operatività del momento doganale e le esigenze dei moderni traffici commerciali, che necessitano di servizi doganali H24 sette giorni su sette. Nonostante la telematizzazione, per garantire sulle 24 ore la ricezione e il trattamento delle dichiarazioni in import e in export e degli altri documenti necessari per lo svincolo delle merci occorrerebbe rinforzare le principali dogane italiane (portuali, aeroportuali e

⁴¹ Verificare con l’ufficio legislativo del Ministero proponente.

dell'interno) razionalizzando la distribuzione sul territorio degli oltre 9.000 dipendenti delle dogane. Questo processo incontra peraltro ostacoli di tipo normativo e sindacale, di non facile superamento, per cui, viste anche le carenze infrastrutturali e le disfunzioni burocratiche del sistema logistico italiano, si stanno progressivamente determinando distorsioni di traffico verso dogane di paesi europei più efficienti. Solo in termini di diritti doganali, al netto delle risorse proprie dell'UE, e senza contare l'indotto trasportistico e delle lavorazioni logistiche, questo dirottamento provoca un danno diretto e immediato per l'Eriario stimabile intorno a 1 miliardo di euro l'anno.

Inoltre, per assicurare maggiore tempestività ed efficacia agli obiettivi di tale norma nelle strutture portuali e in quelle facenti parte dei sistemi logistici individuati ai sensi dell'art. 46 del decreto legge 20/2011 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici), in quanto maggiormente interessate dai traffici merci internazionali, è prevista la facoltà, per le Autorità Portuali, di ricorrere, con risorse proprie ed ai sensi delle vigenti disposizioni in materia, a forme di flessibilità del lavoro e all'assunzione di personale, anche attraverso il contributo agli eventuali maggiori oneri per l'impiego di personale proveniente da altre amministrazioni pubbliche.

La norma che si propone non comporta maggiori oneri per il bilancio dello Stato per l'eventuale personale aggiuntivo (stimato in 300-400 unità), che sarebbe reperito nell'ambito della Pubblica Amministrazione, ove sono in programma –come è noto- ben più rilevanti riduzioni di organico in diversi settori, come, ad esempio, l'Amministrazione Militare. Il relativo contingente sarebbe individuato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, o del Ministro dell'Economia e delle Finanze (la scelta viene rimessa all'Ufficio Legislativo), su proposta del Direttore dell'Agenzia delle Dogane.

Altrettanto dicasi per la facoltà attribuita alle Autorità portuali in materia di utilizzazione del personale, che potrà essere esercitata solo con risorse proprie delle Autorità stesse.

PROPOSTA 2) LA DISTRIBUZIONE URBANA DELLE MERCI COME FATTORE DI SVILUPPO

La distribuzione urbana delle merci rappresenta un settore strategico per la mobilità in ambito metropolitano, presupposto imprescindibile per la crescita economica e lo sviluppo della società.

Il 70% della popolazione dell'Unione Europea vive nelle città che producono oltre il 70% del PIL complessivo, scontando **costi enormi legati alla congestione che, solo in Italia, vale 9-10 MLD di euro** l'anno. A livello italiano, l'entità del trasporto di merci in ambito urbano/locale –fondamentalmente identificabile con i trasferimenti che avvengono su distanze non superiori ai 50 km - ammonta, su base annua, a 606 milioni di tonnellate ed a 12,5 miliardi di tonn/km, pari, rispettivamente al 48,8% ed al 7,2% dell'intero autotrasporto merci nazionale. Degli oltre 27,5 miliardi di euro che costituiscono il prodotto economico annuo di questo segmento di trasporto – pari al 32,3% di quello relativo all'intero autotrasporto merci nazionale - al conto proprio è attribuibile una quota corrispondente a quasi l'87% (23,9 miliardi) ed al conto terzi il residuo 13% (3,6 miliardi).

Gli approfondimenti operati, sulla base della Direttiva del Ministro alla Consulta per l'autotrasporto e per la logistica, confermano la validità dell'analisi delle linee del Piano della Logistica del 2010, che ne ricostruisce la fisionomia nelle sue fondamentali articolazioni di domanda e di offerta,

dimensione, filiere, impatto sulla qualità urbana, costi sociali ed economici: in tale Piano, il tema della distribuzione urbana delle merci è tornato prepotentemente al centro della scena con la sigla di un protocollo di intesa tra Consulta ed ANCI, con l'obiettivo di promuovere un programma comune di attività, di studio, di confronto e di indirizzo per favorire una gestione del sistema logistico urbano in grado di sviluppare un cambiamento dell'approccio alla gestione del trasporto merci di primo e ultimo miglio. Si tratta di un'intesa che potrà trarre nuovo impulso dalla recente disponibilità ricevuta da parte dei Sindaci di Torino, Napoli e Milano, per portare avanti un lavoro in comune sulla distribuzione urbana delle merci, nell'ambito della Commissione tecnica costituita con i nuovi vertici dell'ANCI.

Negli ultimi anni, le trasformazioni che hanno interessato i sistemi distributivi primari, dai fornitori agli impianti di produzione e da questi ai depositi centrali e/o periferici, si sono propagate anche ai sistemi distributivi secondari, tipicamente quelli che assicurano l'approvvigionamento dei punti vendita, siano essi negozi di vicinato o medie e grandi superfici di vendita. Uno dei cambiamenti più rilevanti è rappresentato dal progressivo aumento della frequenza dei rifornimenti ai punti vendita, per una serie di ragioni, quali la diminuzione del capitale immobilizzato in scorte, e delle relative aree di stoccaggio dei prodotti (in modo da comprimere oneri finanziari), trasformate in spazi dedicati alla vendita, nonché la riduzione dei rischi di invenduto, particolarmente avvertiti nei comparti a più forte innovazione tecnologica o più soggetti al fattore moda.

All'aumento di frequenza delle consegne, ha corrisposto una riduzione dei quantitativi. L'effetto congiunto di queste due tendenze determina un maggior traffico di distribuzione e genera ulteriori elementi di conflittualità tra la componente passeggeri e quella merci, con riferimento sia alla circolazione, sia alla sosta.

Peraltro, per **gli oltre ottomila Comuni italiani operano in difformità per regolare l'accesso ai centri urbani** e, nella maggior parte dei casi, in assenza di programmazione (Piani Urbani della Mobilità), senza confrontarsi con gli operatori della filiera del trasporto, che lamentano la mancanza di forme di concertazione, con conseguente aumento della conflittualità ed ulteriori costi per gli Enti Locali e per i privati. Tra l'altro, si sta progressivamente diffondendo l'utilizzo, da parte delle Amministrazioni comunali, di piattaforme logistiche per il prelievo/recapito di merce e corrispondenza all'interno di aree **ZTL**. A tali piattaforme viene conferito, in alcuni casi, il diritto di operare in esclusiva dentro l'area ZTL, obbligando tutte le imprese di trasporto ad avvalersi di tali piattaforme sia per la consegna della merce che per il prelievo. Questa situazione, oltre a determinare anomalie sotto il profilo operativo (rotture del carico e conseguenti svantaggi e disagi), comporta una sostanziale esclusiva conferita all'impresa che gestisce la piattaforma logistica, che può escludere dall'attività di trasporto dentro la ZTL tutte le altre imprese di trasporto e fissare prezzi al di fuori di una logica di libero mercato. In tal modo, si configura una possibile violazione della normativa sulla concorrenza, che non consente lo sfruttamento di una posizione dominante.

C'è dunque una reale esigenza di integrare le politiche di gestione del traffico di breve periodo con quelle di medio lungo periodo, di potenziamento infrastrutturale e, più in generale, di utilizzo del territorio, in modo da ottimizzare gli spostamenti, favorendo nel contempo l'utilizzo di veicoli con elevati standard di eco-sostenibilità. È un'esigenza in linea con il nuovo Libro bianco sui trasporti adottato dalla Commissione europea il 28 marzo 2011, che dedica uno specifico focus alle città e alle conurbazioni complesse, individuando tre obiettivi per abbattere le emissioni fino al 60%: migliorare l'efficienza dei veicoli mediante l'uso di carburanti e sistemi di alimentazione sostenibili, ottimizzare le prestazioni della catena logistica multimodale e puntare sull'uso efficiente delle infrastrutture grazie ai sistemi di gestione informatizzata del traffico.

L'attuazione di questo obiettivo non può non passare attraverso la definizione degli ambiti esclusivi di intervento e di responsabilità, seppure nel rispetto delle autonomie locali, fra norme di indirizzo centrale fino alle singole ordinanze comunali, passando attraverso il coordinamento delle regioni, coordinamento indispensabile se, come testimoniato sopra, il settore della logistica distributiva delle merci in ambito urbano ha sì un bacino di applicazione specifico (comunale e/o sovracomunale), ma impatti e rilevanza nazionale.

1. **Una prima linea di azione** attiene, dunque, ai provvedimenti normativi di diretta competenza statale, con i seguenti **interventi legislativi**:

a) al disegno di legge di riforma del Codice della Strada (AC 4662 - Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale), la Consulta propone la presentazione del seguente emendamento:

All'articolo 2, comma 2, alla fine della lettera a), aggiungere le parole "e alla distribuzione urbana delle merci", e, dopo la lettera a) aggiungere il seguente criterio:

"a)-bis previsione di linee guida per la definizione di sistemi di mobilità urbana delle merci tendenzialmente armonizzati su base nazionale, efficienti, efficaci e sostenibili, tali da garantire la concorrenza fra gli operatori".

b) al decreto legislativo 261/1999 (Attuazione della Direttiva 97/67/CE, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e per il miglioramento della qualità del servizio), con l'introduzione della seguente modifica:

"all'articolo 22 del decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente comma:

1-bis. Le limitazioni di cui all'art. 7, comma 1, lett. b) e g) del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, e all'art. 12, comma 2, del decreto legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito nella legge 4 agosto 2006 n. 248, non si applicano alle imprese che svolgono i servizi previsti dal presente decreto legislativo, purché i veicoli utilizzati rispondano agli standard comunitari, con particolare riferimento a quanto previsto nel Libro Bianco 2011, ed a quelli contenuti nei Piani regionali sulla qualità dell'aria".

Relazione illustrativa

L'emendamento al disegno di legge delega per la riforma del Codice della strada si rende necessario per l'impossibilità di procedere in questo momento a modifiche allo stesso Codice, secondo l'impegno assunto dal Governo nei confronti del Parlamento, di evitare interventi "spot", se non dettati da ragioni di emergenza e necessità straordinaria.

Lo scopo dell'emendamento proposto è quello di applicare alla pianificazione del traffico delle merci nei centri abitati i principi e gli obiettivi concordati nel protocollo di intesa fra la Consulta per l'autotrasporto e per la logistica e l'ANCI, volti a favorire la definizione di sistemi di mobilità urbana delle merci meno differenziati territorialmente, più efficienti, efficaci e sostenibili.

Le norme proposte si prefiggono lo scopo di superare restrizioni generalizzate alla circolazione dei veicoli adibiti alla circolazione urbana delle merci, ferme restando le esigenze di prevenzione dell'inquinamento e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale.

Si evidenzia che, come già previsto nel disegno di legge delega, per l'adozione dei decreti legislativi delegati dovrà essere acquisito il parere della Conferenza Unificata.

Con la modifica all'art. 22 del decreto legislativo 261/99, la circolazione viene intanto liberalizzata limitatamente ai veicoli commerciali adibiti ai servizi postali, purché siano a basso impatto ambientale, favorendo in tal modo anche il ricambio del parco veicolare. Anche su tale proposta, dovrà essere sentita la Conferenza Unificata.

c) alla legge 340/2000 (Piani Urbani della Mobilità):

“all'art. 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340, comma 4, aggiungere i seguenti periodi:

*Per quanto concerne la distribuzione urbana delle merci **il predetto regolamento** deve ispirarsi ai seguenti principi:*

- *promuovere un coordinamento concertato a scala regionale per formulare scenari compatibili con l'operatività e la capacità operativa delle imprese;*
- *affermare la neutralità degli interventi dal punto di vista della natura pubblica o privata degli operatori;*
- *contemperare gli obiettivi di riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento atmosferico con le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;*
- *coinvolgere gli operatori interessati alla distribuzione urbana delle merci nella redazione dei piani di traffico e dei Piani urbani della mobilità;*
- *regolamentare le attività di distribuzione urbana delle merci secondo criteri premianti o penalizzanti in funzione degli standard emissivi dei veicoli addetti all'attività di distribuzione e delle modalità più o meno efficienti di impiego di detti veicoli;*
- *stimolare il graduale rinnovo del parco veicolare verso più elevati standard tecnologici, nel rispetto della sostenibilità ambientale e del principio di neutralità tecnologica;*
- *prevedere la facoltà per i mezzi rispondenti ai citati criteri premianti, di utilizzare assi viari di scorrimento dedicati alle merci, eventualmente coincidenti con le corsie preferenziali per il trasporto pubblico delle persone;*
- *promuovere e presidiare, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di piazzole per il carico/scarico merci su aree da rendere disponibili liberandole dalla sosta delle auto attraverso la realizzazione di parcheggi in struttura.*

In ogni caso, i Piani Urbani della Mobilità, e le relative ordinanze comunali, non possono contenere regole contrarie alle norme in materia di libertà di concorrenza”.

La norma tende a recuperare il ruolo della pianificazione di lungo periodo, che l'art. 22 della legge 340/2000 assegna ai Piani Urbani della Mobilità, dalla stessa istituiti, ma **finora rimasti privi di attuazione**, in quanto progetti destinati a contenere l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto, sui parcheggi di interscambio, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto (attraverso i *mobility manager*), nonché i sistemi di controllo e regolazione del traffico, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.

I criteri indicati per la formulazione del regolamento attuativo dei PUM si ispirano alle esigenze evidenziate nelle considerazioni introduttive della presente proposta, e segnatamente quelle che portano ad adottare politiche di gestione del traffico fondate su un efficiente utilizzo del territorio, l'ottimizzazione degli spostamenti, lo sviluppo del tessuto economico e sociale dei centri urbani, l'utilizzo di veicoli con elevati standard di eco-sostenibilità. Taluni di questi criteri, come l'introduzione di forme di premialità o di penalizzazione in funzione degli standard emissivi dei veicoli utilizzati per la distribuzione delle merci, trovano rispondenza nelle modifiche proposte all'art. 22 del decreto legislativo 261/99, e saranno ulteriormente implementati con l'attuazione del nuovo criterio di delega proposto al disegno di legge di riforma del codice della strada.

È, poi, inserito un esplicito richiamo al rispetto della normativa in materia di libertà di concorrenza, per contrastare fenomeni, come quello segnalato nel commento introduttivo, dell'utilizzo, da parte delle Amministrazioni comunali, di piattaforme logistiche all'interno di aree ZTL, alle quali viene conferito, in alcuni casi, il diritto di operare in esclusiva dentro l'area ZTL.

2. **Una seconda linea di azione** dovrebbe prevedere misure di incentivazione/orientamento delle scelte dei singoli Enti Locali competenti, attraverso la subordinazione della possibilità di accesso ai finanziamenti per la mobilità sostenibile, resi disponibili dalle Amministrazioni Centrali, all'approvazione ed adozione di un Piano della Distribuzione Urbana, coerente con le linee guida indicate per il regolamento attuativo dei Piani Urbani della Mobilità (PUM).

Alle Regioni potrebbe essere affidato il compito di sviluppare ulteriormente nel dettaglio i principi nazionali, di individuare (e classificare) le conurbazioni nel cui ambito promuovere obbligatoriamente i Piani Urbani della Mobilità, da attuare attraverso accordi con i Comuni e le categorie interessate, oltre che di contribuire, con proprie risorse, al meccanismo premiale di attribuzione dei finanziamenti ai Comuni.

PROPOSTA 3) DAL FRANCO FABBRICA AL FRANCO DESTINO

Le motivazioni

Il tema del franco fabbrica e franco destino incide notevolmente sulla competitività del sistema Paese negli scambi internazionali, così come risulta dagli indici di misurazione della Banca Mondiale.

C'è da dire che le analisi che vengono operate sono molto spesso generaliste ed i metodi di rilevazione, omogeneizzabili a livello di 125 paesi, indubbiamente portano a risultati macro che è stato possibile approfondire, grazie anche ad una recente ricerca effettuata da un grande player mondiale del settore dei trasporti e della logistica. Tale ricerca introduce due nuovi elementi di analisi:

-profondità dei flussi internazionali: grandezza degli scambi con l'estero in relazione all'economia;

-ampiezza dei flussi internazionali: estensione geografica e distribuzione dei flussi rispetto alla distribuzione globale degli stessi flussi.

L'indice è creato su dati reali ed è dato da 4 categorie: commercio per il 35%, capitali per il 15%, informazioni per il 35%, persone per il 15%, dove la parte che riguarda il commercio ha la stessa rilevanza della categoria dei capitali.

Con questo sistema di rilevazione, l'Italia occupa il 32° posto, ma è importante ed interessante scomporre il dato in termini di ranking sui dati innanzi citati, per scoprire che, per quanto riguarda l'estensione geografica dei flussi internazionali, l'Italia si colloca all'11° posto, mentre, per quanto riguarda la profondità ovvero l'intensità dei flussi internazionali (quantità e valore) è solo al 72° posto.

Questa è la prova del nove che i fatturati e le quantità movimentate, operando franco fabbrica, vengono assegnate al Paese con l'operatore trasportistico-logistico nazionalizzato!

Le politiche di sostegno alle imprese per i traffici internazionali orientati all'export sono state incentrate sul processo di "tracciamento" fino a destinazione dei prodotti "made in Italy". Peraltro, generalmente le merci non riescono ad essere seguite fino a destinazione. Infatti, è noto che la maggioranza delle aziende manifatturiere italiane vende all'estero a condizioni franco fabbrica (Ex Works). Questo significa che l'intero trasporto è organizzato dallo spedizioniere estero nominato dal compratore estero, sottraendo il controllo dell'intero processo logistico agli operatori italiani, con inevitabili conseguenze per il sistema economico nazionale, in termini di perdita di potenziale fatturato per le imprese e di entrate per l'Erario.

Nel caso di una spedizione Ex works, l'azienda logistica italiana perde il ruolo di *direttore d'orchestra* per assumere quello di *musicista*, dovendo operare secondo modalità, tempi e condizioni economiche definite all'estero.

Non è un caso, quindi, che la bilancia italiana dei noli calcolata dalla Banca d'Italia sia costantemente e pesantemente in deficit: l'Italia infatti compra più servizi di trasporto da operatori esteri di quanto gli operatori italiani riescano a venderne oltralpe.

L'utilizzo della resa Ex Works trova in Italia molti adepti (ovviamente tra i venditori) soprattutto per il fatto che, a prima vista, l'Ex Works è il termine che fa passare tutte le responsabilità e i costi relativi al trasporto e all'assicurazione in capo all'acquirente, lasciando nella convinzione che è la migliore situazione nella quale un venditore può venirsi a trovare.

In realtà non è così per vari motivi, ad esempio di natura fiscale: in presenza di un'esportazione verso Paesi Extra UE, in esenzione IVA, il venditore, anche se con l'utilizzo della regola Ex Works non deve provvedere alle pratiche di esportazioni che sono a carico del compratore, deve, comunque, attivarsi per entrare in possesso (entro 90 giorni) della copia del documento attestante l'avvenuta uscita dall'Unione. Se ciò non avvenisse, il venditore dovrà ricercare qualsiasi modalità per comprovare l'effettiva esportazione, oppure sarà costretto ad effettuare il pagamento dell'IVA (in teoria non dovuto), rischiando anche delle sanzioni per violazioni alla legge sull'IVA.

La pratica diffusa in Italia della vendita franco fabbrica deriva principalmente dall'impostazione degli articoli 1182 e 1510 del Codice Civile, secondo cui la merce va consegnata *nel luogo in cui si trovava al momento della conclusione del contratto di compravendita e che le spese di trasporto*

sono a carico del compratore “salvo patto contrario”, ove per patti contrari si intendono gli Incoterms.

Ma occorre rammentare che il Codice Civile risale al 1946, allorché i problemi legati alla diffusione del commercio internazionale e alla “globalizzazione” erano lungi dall’essere presenti.

D’altro canto, è innegabile come l’industria scelga tuttora il sistema di vendita franco fabbrica o franco destino secondo logiche imprenditoriali che tengono conto dell’organizzazione interna e del profitto legato alla scelta stessa, ed anche la casa di spedizione – italiana o estera - scelga il vettore in base alla convenienza economica dei noli di trasporto. Per l’esportazione, si privilegia il franco-fabbrica e, per l’importazione, ci si affida ai servizi dei vettori stranieri: in questo modo i vettori nazionali perdono traffico in export ed in import.

Inoltre, nei traffici internazionali con Paesi extracomunitari, la modalità di vendita FOB adottata in larga parte dall’industria italiana ha prodotto nel corso degli anni un incremento dei contingenti autorizzativi per i vettori stranieri, ai quali è stato affidato il trasporto da parte dei “buyers” nazionali, determinando con alcuni Paesi (come la Federazione russa e la Turchia) veri e propri monopoli del trasporto e, conseguentemente, una perdita di gettito fiscale e una contrazione dei livelli occupazionali nel nostro Paese.

Di qui, l’interesse nazionale ad un’attività sistematica di controllo sui titoli autorizzativi ai vettori non comunitari (che sarà facilitata possibile grazie all’effettiva attuazione dello “sportello doganale”), per consentire un recupero di traffico agli operatori italiani del trasporto e spingere il mercato ad utilizzare in maniera più equilibrata una modalità e l’altra.

Alla luce delle valutazioni fin qui esposte, è necessario modificare le attuali impostazioni, con riferimento ad alcuni fattori:

A) possibilità di sviluppo della filiera logistica aggregata: va ribaltata la scelta del vettore del trasporto delle merci, che nel Franco Fabbrica spetta esclusivamente al compratore, il quale, nel caso di esportazioni, preferirà senza alcun dubbio operatori logistici esteri, con la conseguente non assegnazione di lavoro alle aziende operanti in Italia;

B) abbattimento di rischi "occulti" a carico del venditore italiano che, vendendo Franco Fabbrica, ha la falsa convinzione di non essere schiavo di rischi che invece affiorano nel caso di contenzioso o addirittura già all’atto del regolamento del prezzo. Infatti, nelle vendite con pagamento posticipato (quelle maggiormente utilizzate nell’attuale contesto congiunturale economico), il venditore perde il controllo della merce all’uscita della fabbrica con possibili varie ricadute negative (commerciali, fiscali, bancarie, doganali, ecc.).

La gestione del trasporto da parte del venditore è auspicabile soprattutto quando il pagamento è posticipato. Se a questo si aggiunge che con la consegna della merce al vettore si verifica, quasi sempre, anche il passaggio di proprietà, è bene che il venditore provveda egli stesso a scegliersi il vettore.

In definitiva, se introduciamo un sistema di incentivo o di facilitazione che orienti ad utilizzare operatori di trasporti e logistica nazionali, è possibile recuperare notevoli quote di traffico e di valore.

Ipotesi di norma

“Al fine di migliorare la competitività del sistema paese, le imprese produttrici di beni che, in relazione alla compravendita degli stessi destinati all’esportazione, per il loro trasferimento facciano ricorso alle clausole DAP (Delivered At Place of Destination) DDP (Delivery Duty Paid)

DAT (Delivered At Terminal) CIF (Cost Insurance and Freight) CFR (Cost and Freight) CPT (Carriage Paid To) anziché alla clausola EXW (Ex Works) come definite negli Incoterms (ed. 2010), hanno diritto ad un contributo a carico dell'erario nella misura di:

- 2% per un valore delle merci esportate pari a 100.000 €
- 1,5 % per un valore delle merci esportate pari a 200.000 €
- 1% per un valore delle merci esportate superiore a 200.000 €

Le somme spettanti possono essere recuperate entro 60 giorni dalla data di consegna al destinatario finale, utilizzando il credito d'imposta usufruibile con compensazione in F24.

Le modalità di ottenimento del diritto al rimborso saranno fissate con decreto del Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, da emanare entro tre mesi dall'approvazione della presente legge."

Nota a commento

Le esportazioni delle merci registrate nel 2010, in valore, sono risultate pari a circa 330 miliardi di euro. Il metodo utilizzato per la movimentazione delle merci e delle attività di logistica allo stato attuale risulta prevalentemente quello del "franco fabbrica", con il risultato che il valore aggiunto delle attività di trasporto e logistica normalmente sono appannaggio di operatori stranieri legati prevalentemente ai Paesi di destinazione delle merci.

Nel Piano della Logistica una delle azioni prioritarie per modificare queste procedure di assegnazione del carico, ovvero da franco fabbrica a franco destino, è indicata come necessaria per migliorare la competitività del sistema Paese e valorizzare la catena logistica.

Il settore sul quale si potrebbero avviare le prime sperimentazioni è quello aereo, che rappresenta, in termini di valore, il 5% delle merci esportate, per un importo complessivo stimato in circa 16 miliardi di euro. E' stato accertato che l'incidenza dei costi di trasporto e logistica mediamente rappresenta il 20% del valore della merce. Con questo criterio di valorizzazione il fatturato dei servizi della catena logistica risulta pari a 3,2 miliardi di euro. Se consideriamo l'ipotesi prospettata, ovvero di un credito di imposta mediamente nella misura indicata del 2% sul valore del fatturato del trasporto aereo, l'importo da erogare sotto forma di compensazione sarebbe pari a 320 milioni di euro. Di contro, il valore dell'IVA sul totale dei servizi di trasporto e logistica sarebbe pari a 640 milioni di euro.

In una prima fase, l'importo che sarebbe trasferito con il metodo franco destino è stimabile nel 10% del totale del fatturato del settore aereo. Con questa previsione, l'importo da erogare sotto forma di compensazione risulterebbe pari a 32 milioni di euro mentre il fatturato IVA sarebbe pari a 64 milioni.

Possibili criticità

La norma ipotizzata, in sede di prima attuazione, incide sui conti pubblici, per un importo che va commisurato al livello delle esportazioni, ma che comporta certamente ritorni superiori all'onere per la finanza pubblica, in termini di entrate fiscali, oltre che di maggiore competitività del sistema Paese. Sono in corso le necessarie stime e valutazioni dei costi e dei benefici, con l'obiettivo di minimizzare comunque l'impatto dell'incentivo proposto sul bilancio dello Stato.

Inoltre, trattandosi di una misura di aiuto alle imprese esportatrici italiane, occorre verificarne la compatibilità con la normativa comunitaria in materia di concorrenza e di aiuti di Stato, anche

perché la stessa si potrebbe configurare come un possibile aiuto indiretto alle imprese di trasporto, considerato incompatibile dalla Commissione europea.

La misura potrebbe eventualmente essere concessa nell'ambito del Regolamento de minimis 1998/2006, avuto riguardo al fatto che la soglia ammessa è di 200.000 euro nell'arco di 3 anni per tutte le imprese (anche quelle del settore dei trasporti), ad eccezione delle imprese del trasporto su strada per le quali la soglia è di 100.000 euro.

PROPOSTA 4) I COLLEGAMENTI TELEMATICI A SERVIZIO DELLA LOGISTICA NEL SETTORE DELLE MERCI PER LA RIDUZIONE DEI RITORNI A VUOTO E DEI TEMPI DI ATTESA AL CARICO E ALLO SCARICO

I problemi dei ritorni a vuoto e dei tempi attesa al carico e allo scarico. Possibili soluzioni.

La capacità del sistema europeo dei trasporti è strutturalmente sottoutilizzata: le statistiche dimostrano che un quarto di tutti i camion viaggiano vuoti e che i veicoli restanti sono caricati in media solo al 57% del loro carico massimo. In particolare, sulle corte distanze circa il 50% dei veicoli viaggia a vuoto, mentre sulle lunghe distanze il coefficiente di carico dei veicoli mediamente raggiunge il 65-70%.

È una situazione che genera maggiore congestione sulle arterie stradali e autostradali, con conseguente aumento dell'insicurezza della circolazione e degli incidenti che vedono coinvolti i veicoli adibiti al trasporto delle merci.

Per quel che riguarda i tempi di attesa al carico e allo scarico delle merci, ferma restando la validità della legge 4 agosto 2010, n. 127 e delle disposizioni attuative inerenti il pagamento dell'indennizzo all'autotrasportatore per attese oltre il periodo di franchigia, va rilevata una persistente criticità, dovuta al fatto che tutti i soggetti operativi che si avvalgono dei servizi di trasporto stradale (prevalentemente la GDO) si sono "organizzati" per pianificare i tempi di consegna e/o ritiro della merce senza alcun elemento di interfaccia con l'autotrasporto. In sostanza, anche se l'autotrasportatore percepisce un indennizzo per le attese prolungate, queste ultime incidono pesantemente sulla catena logistica, ne impediscono l'ottimizzazione, e, in definitiva, si traducono in diseconomie che, soprattutto in strutture "di confine" come quelle portuali, rischiano di condizionare negativamente la competitività del nostro sistema economico.

Dobbiamo, quindi, porci il duplice obiettivo, da un lato, di favorire al massimo il riempimento dei rimorchi e degli autocarri, e, dall'altro, di ridurre i tempi di attesa al carico e allo scarico, identificando strumenti in grado di instaurare forme di collaborazione "orizzontale" fra autotrasporto, operatori logistici e gestori delle infrastrutture portuali, interportuali, ferroviarie e aeroportuali, attraverso i rispettivi sistemi informativi. Non esiste, per l'autotrasportatore, un problema "merce", ma esiste un problema "servizio". È per questo che l'autotrasporto deve essere posto in condizioni di "vedere" tutte le attività di trasporto, dalla rete ai nodi (es. nei centri di distribuzione, negli interporti), gestite con qualunque modalità di trasporto (ferro, navale, aereo), modalità che sono inanellate dal trasporto su gomma, aperto a tutti gli scambi informativi.

In tale ottica, i servizi telematici di supporto all'autotrasporto devono permettere agli operatori di tale settore di poter dialogare con altri sistemi e sono basati sulle informazioni di tipo "spazio temporale" (track and tracing) in un'ottica di "parallelismo informativo" rispetto alla merce trasportata.

Pertanto, la Consulta suggerisce di verificare la possibilità di intervenire sull'art. 32 del decreto legge 1/2012, convertito dalla legge 24/2012, allo scopo di prevedere collegamenti telematici fra gli autotrasportatori ed i sistemi informativi dei gestori di strutture portuali, interportuali, ferroviarie e aeroportuali.



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti

CONSULTA GENERALE PER L'AUTOTRASPORTO
E PER LA LOGISTICA
IL PRESIDENTE
Tel. 06.9895.3821 fax: 06.9895.3641
Viale del Policlinico, 2 00161 Roma

Prot. n 567/CGA del 30.5. 2012

Roma,

All. 1

Al Cons. Mario TORSELLO

Capo di Gabinetto

del Ministro delle Infrastrutture

e dei Trasporti

e, p. c.

All'Ing. Amedeo FUMERO

Capo del Dipartimento per i Trasporti,

la Navigazione ed i Sistemi informativi

e statistici

LORO SEDI

OGGETTO: Prime misure di attuazione del Piano Nazionale della Logistica.

Egregio Consigliere,

In esecuzione della Direttiva del Sig. Ministro n. 62 del 27 febbraio 2012, l'Assemblea generale della Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica, nella seduta del 29 maggio '12, ha approvato il documento propositivo sulle prime misure di attuazione del Piano Nazionale della Logistica, messo a punto con il supporto del Comitato scientifico della Consulta medesima ed a seguito di proficuo confronto e di condivisione raggiunta con gli operatori economici interessati.

Nel sottoporre all'esame ed alle valutazioni di codesto Ufficio le proposte contenute nel predetto documento, si evidenzia che:

- la norma ipotizzata in tema di **sportello unico doganale** si prefigge lo scopo di recuperare un maggior costo, in termini di inefficienza logistica, stimato in 2 miliardi di euro annui, se si prendono in

considerazione le strutture portuali, aeroportuali e interportuali italiane, ma che supera i 5 miliardi di euro se si considerano i traffici persi a favore dei porti del Nord Europa. Tale obiettivo si potrà raggiungere, da un lato, mediante l'anticipo dello sdoganamento delle merci da parte dell'Agenzia delle Dogane, e, dall'altro, assicurando l'operatività "H 24" degli uffici doganali. Peraltro, anche se, per realizzare quest'ultimo obiettivo, è previsto che il personale aggiuntivo occorrente sia reperito nell'ambito della Pubblica Amministrazione, senza maggiori oneri per lo Stato, a seguito di riduzioni di organico in programma in diversi settori, si segnala l'esigenza di coinvolgere nel processo decisionale il Ministero dell'Economia e delle Finanze;

- le proposte in materia di **distribuzione urbana delle merci, a costo zero per il bilancio dello Stato**, mirano a definire, attraverso uno specifico criterio direttivo da inserire nel disegno di legge di delega al Governo per la riforma del codice della strada, di linee guida di scala nazionale, per ottimizzare la mobilità delle merci, ed evitare decisioni localistiche e distorsive delle logiche di mercato. Inoltre, si propone di intervenire da subito per migliorare la circolazione nei centri urbani dei corrieri postali che utilizzano veicoli a basso impatto ambientale, favorendo in tal modo anche il ricambio del parco, e di recuperare il ruolo dei Piani Urbani della Mobilità, finora non attuati, inserendo specifici criteri nel relativo regolamento di esecuzione, allo scopo di pervenire a politiche di gestione del traffico fondate su un efficiente utilizzo del territorio, sullo sviluppo del tessuto economico e sociale dei centri urbani e sull'utilizzo di veicoli con elevati standard di eco-sostenibilità.

La condivisione delle autonomie locali sulle norme proposte è assicurata dall'acquisizione del parere della Conferenza Unificata;

- il documento affronta il tema del "franco destino", come sistema di vendita da perseguire in alternativa al "franco fabbrica", oggi preferito dalla committenza industriale, con l'obiettivo di modificare tale comportamento, inducendo ad utilizzare i vettori italiani, mediante forme di sostegno economico. Per la stesura definitiva della norma ipotizzata, sono in corso verifiche con il Dipartimento per le Politiche Comunitarie, in ordine alla compatibilità con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato ed alla possibile applicazione del Regolamento c. d. "de minimis";

- l'efficientamento delle operazioni di autotrasporto, attraverso la riduzione dei viaggi di ritorno a vuoto e dei tempi di attesa al carico e allo scarico, con conseguente diminuzione della congestione sulle arterie stradali e autostradali, e ottimizzazione della catena logistica, presuppone collegamenti telematici in grado di consentire il dialogo con operatori logistici e gestori di infrastrutture. Considerato che si tratta di obiettivo strettamente connesso con i processi in corso per dar vita a strumenti telematici integrati a livello nazionale, la Consulta continuerà l'approfondimento della problematica d'intesa con il Dipartimento Trasporti, Navigazione e Sistemi informativi e statistici.

Si resta in attesa di cortese riscontro, manifestando sin d'ora la disponibilità a fornire la massima collaborazione per il seguito da dare alle iniziative sopra delineate.



Bartolomeo Giachino

