

# TRASPORTARE OGGI

IN EUROPA

■ **POKER D'ACTROS**  
QUARTO PREMIO  
PER IL PESANTE MERCEDES

■ **RAI DI AMSTERDAM**  
UN ATTESO RITORNO

■ **TEST DRIVE**  
PEUGEOT BIPPER  
FIAT DUCATO

■ **LOGISTICA**  
CITY LOGISTICS  
TRACKER LOG  
PALLET NETWORK

■ **EDITORIALI**  
LA STERZATA  
L'OPINIONE  
COLPO DI CODAZZI  
SEGNALI DI FUMAROLA  
IL FRONTALE  
L'INDICE



■ **CONSTRUCTION**  
NASCE IL TOE OFF-ROAD



# Parola d'ordine: omogeneità

**Accessibilità delle aree urbane e competitività: come la mobilità può contribuire al rilancio dell'economia**

di Massimo Marciani  
(presidente FIT Consulting)



**L**a 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 di euro. 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 coinvolga 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 favorendo contemporaneamente 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.

## I NUMERI DELLA DISTRIBUZIONE URBANA

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%.

Il "costo" del trasporto, espresso attraverso il fatturato reso esplicito, può essere indicato in € 66,24/t e € 3,49/t\*km per il c/proprio; € 14,8/t e € 0,65/t\*km per il c/terzi. Volendo attribuire un significato economico a questo indicatore, si ha per il conto proprio un costo del trasporto di 4 volte superiore al conto terzi per tonnellata trasportata; di oltre 5 volte per tonnellata\*km movimentata.

Degli oltre 27,5 miliardi di euro che costituiscono il prodotto economico annuo del segmento di trasporto qui esaminato – 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). Con riferimento all'intero

# *L'entità del trasporto di merci in ambito urbano/locale ammonta, su base annua, a 606 milioni di tonnellate ed a 12,5 miliardi di tonn.\*km*

comparto dell'autotrasporto merci italiano, tali valori percentuali si cifrano, nell'ordine, nel 58,4% e nel 45,6%.

In ogni caso risulta evidente che una razionalizzazione del settore non può che passare attraverso una produttività, un'efficacia, un'efficienza che il conto terzi professionale evidenzia nella quasi totalità dei casi esaminati e peraltro presenti in letteratura ed indagini nel territorio nazionale.

## IL PARCO MEZZI

La supremazia "quantitativa" del conto proprio sul conto terzi nella distribuzione urbana/locale delle merci – emersa in tutta evidenza soprattutto in termini di fatturato prodotto (ovvero di un "costo" sostenuto) – trova un'ulteriore conferma nella consistenza del parco veicolare in riferimento alla quale assume entità ancor maggiori.

Assumendo che alla distribuzione urbana/locale siano adibiti quasi esclusivamente veicoli "leggeri", aventi cioè un peso complessivo a terra non superiore alle 3,5 tonnellate

(essenzialmente autofurgoni e furgoni), si rileva che il conto proprio ne dispone di circa 1,15 milioni unità contro appena le 75 mila in possesso delle imprese professionali di autotrasporto. In sostanza, il conto proprio detiene circa il 94% dei veicoli merci destinati al trasporto delle merci in ambito urbano/locale contro il residuo 6% a disposizione del conto terzi, ma li utilizza meno e meno professionalmente.

## I SISTEMI DISTRIBUTIVI

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. Ciò è stato fatto per ridurre il capitale immobilizzato in scorte,

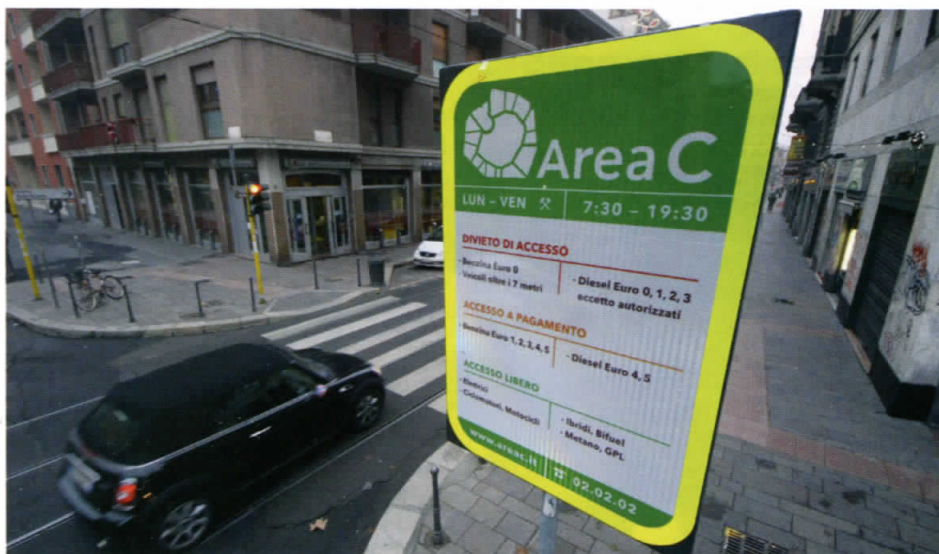




ridurre gli spazi necessari per lo stoccaggio dei prodotti, trasformare gli spazi in precedenza adibiti a magazzini in spazi destinati ad attività di vendita. Questo consente di incrementare la gamma di prodotti offerti e quindi aumentare il fatturato/reddittività del Punto Vendita per unità di superficie 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



**FIT Consulting srl** ha sviluppato negli anni una specifica competenza sui temi della mobilità delle persone e delle merci e dalla fine degli anni '90 ha condotto non solamente studi, ricerche, analisi sul tema dell'ultimo miglio ma ha anche realizzato attività di assistenza, consulenza e project management sul territorio che hanno portato alla nascita ed all'affermarsi di numerosi progetti locali a Padova, Parma, Ferrara, Frosinone, Genova, Prato, Venezia, Mestre dai quali sono state formulate buone pratiche che si sono affermate in Italia ed in Europa come esempi virtuosi. Attualmente la FIT Consulting è consulente della Consulta Generale per l'autotrasporto e la logistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla quale fornisce un servizio di supporto operativo e tecnico specialistico per il processo di filiera distribuzione urbana delle merci finalizzato all'attuazione dell'accordo con l'associazione italiana dei comuni ANCI.



determina un maggior traffico di distribuzione. Genera, cioè, ulteriori elementi di conflittualità tra la componente passeggeri e quella merci della mobilità urbana, sia relativamente alla circolazione che alla sosta e concorre ad alimentare la congestione e l'inquinamento in ambito urbano.

## LE NUOVE NORMATIVE

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.

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.

Il tema della distribuzione urbana delle merci per lungo tempo ha ricoperto una valenza assolutamente residuale all'interno della già di per sé sottovalutata questione della mobilità urbana e soltanto negli anni più recenti si è avviato, anche in Italia, un dibattito approfondito sugli strumenti da attivare per ottimizzare l'ultimo miglio della distribuzione delle merci. Attualmente in Italia gli oltre ottomila Comuni

operano in difformità per regolare l'accesso ai centri urbani ed in assenza di programmazione (Piani Urbani della Mobilità) nella maggior parte dei casi. **Tutto questo avviene senza confrontarsi con gli operatori della filiera del trasporto** che lamentano la mancanza di forme di concertazione o di approccio industriale al settore concordate, mancanza che poi determina un aumento della conflittualità delle parti che troppo spesso genera ricorsi al TAR con ulteriori costi per gli Enti Locali e per i privati derivanti dall'accesso al sistema giudiziario. Solo a seguito della promulgazione del Piano Nazionale della Logistica il tema della distribuzione urbana delle merci è tornato prepotentemente al centro della scena e, sulla base del protocollo di intesa sottoscritto tra Consulta dell'autotrasporto e della logistica e ANCI, sarà possibile giungere ad un sistema di regole condivise. E' necessario, peraltro, che sia nella pianificazione di lungo periodo (PUM) che in quella di breve (PUT) le esigenze della distribuzione urbana delle merci trovino una adeguata trattazione, rinviando, eventualmente, ulteriori approfondimenti e dettagli all'interno di specifici piani di settore (Piani merci).

## IL PUNTO CENTRALE

Una maggiore diffusione dei principi di accreditamento che siano armonici nei contenuti delle ordinanze comunali e centralizzati

nella gestione complessiva non avrebbe il solo scopo di rendere il sistema della distribuzione urbana delle merci una vera e propria risorsa per il settore ma potrebbe essere soprattutto un efficace strumento di lotta all'evasione fiscale nel settore del trasporto merci di imprese non strutturate di cui talvolta si avvalgono fornitori che interrompono la catena logistica ufficiale. Per quanto concerne la merce trasportata, diverse indagini identificano in una percentuale prossima al 30% la quantità di merce trasportata "in nero" o "fuori bolla", con evidente elusione ed evasione dell'imposta dovuta. I dati emersi da un'operazione su scala nazionale della Guardia di Finanza, denominata Truck, indicano che su 239 imprese di autotrasporto controllate, 80 (ovvero il 33%) sono risultate totalmente sconosciute al fisco.

Le attuali norme sull'accessibilità nelle aree urbane lasciano dunque maglie molto larghe ai trasportatori che consegnano fuori bolla utilizzando autoveicoli con permesso d'entrata privato.

Una efficace soluzione tecnica è la costruzione di un sistema di accreditamento dei soggetti autorizzati ad entrare nelle nostre città in quanto in regola (in termini di DURC contributivo, bolla di fattura e consegna merci corrispondenti) attraverso dati forniti in automatico. Il sistema consentirebbe così di rendere la vita più difficile ai soli operatori di trasporto "irregolari" (sia come diritto d'accesso che come tariffe d'ingresso), contribuendo a ridurre l'evasione nel settore del trasporto merci, in Italia particolarmente estesa con un evidente e consistente recupero di introiti fiscali a totale vantaggio dei singoli Comuni virtuosi.

*FIT Consulting srl è una società certificata UNI EN ISO 9001- 2008 per "Progettazione ed erogazione di servizi di consulenza tecnico-scientifica nell'ambito dei trasporti, mobilità logistica e turismo.*

*Progettazione ed erogazione di servizi di consulenza per l'accesso ai programmi di finanziamento europei, nazionali e regionali", e nasce nel 1997, dall'integrazione di diversi e complementari profili professionali. ■*