

TRASPORTARE OGGI

IN EUROPA

■ **TEST DRIVE**
PEUGEOT
PARTNER
VOLVO
FH16 750

■ **IVECO STRALIS**
IL NUOVO CHE AVANZA

■ **EVENTI**
MISANO
RAI DI
AMSTERDAM
ANNUARIO
TRUCKS & VANS

■ **LOGISTICA**
TEMPI DI
CARICO
TRACKER: ECO
SATELLITARE
MARCIANI: AREE
METROPOLITANE

■ **TOE CONSTRUCTION**
IN COSTRUZIONE
RUOTE IN CAVA

■ **LE GRANDI INTERVISTE**
FENOGLIO: RITORNO AL PESANTE

In caso di mancata consegna, restituire all'ufficio di Milano Roseo per la restituzione al mittente che si impegna a pagare la relativa tariffa



Superare i limiti

Massimo Marciani è il protagonista di questo incontro volto a capire come andare oltre la congestione delle aree metropolitane

di Luca Barassi

Il manifesto di Confcommercio-Imprese per l'Italia dedicato ai trasporti, per rilanciare l'impegno della Confederazione nel settore, è stato presentato a Roma nel corso di un convegno dal titolo «Infrastrutture, Trasporti, Logistica e Mobilità - Sciogliere i nodi per competere» insieme ad un Libro Bianco che "fotografa" lo stato di salute di infrastrutture,

sistemi di trasporto e filiera logistica nel nostro Paese evidenziandone i ritardi.

Le nostre città sono sempre più congestionate - soprattutto le grandi metropoli, come Milano, Roma e Napoli - con velocità medie all'interno dei maggiori centri urbani di appena 15 km/h, per scendere addirittura a 7-8 km/h nelle ore di punta, praticamente quella di fine '700! Nel corso del convegno sono state presentate proposte e priorità d'intervento nel settore dei trasporti per creare quelle condizioni di sviluppo che consentano al Paese di tornare a crescere.

Tra queste la realizzazione di un Patto per la mobilità urbana.

Ecco l'intervista che il relatore su questo specifico tema, Massimo Marciani, Presidente di FIT Consulting ed esperto al servizio della Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, ha rilasciato a Trasportare Oggi in Europa a margine del convegno.

Quale ritiene siano le sfide che ci attendono in questo settore nei prossimi mesi?

La crisi economica e le restrizioni della finanza pubblica da un lato, il mutamento dei bisogni e della struttura della popolazione e delle imprese commerciali dall'altro, impongono percorsi d'innovazione necessari per migliorare la qualità dei servizi forniti. Diversamente, si rischia di dover limitare gli interventi a "misure di ultima istanza", ovvero limitarsi ad offrire risposte per arginare situazioni di grave emergenza, senza avere la possibilità di proporre il superamento delle stesse. Si rischia, inoltre, di non essere in grado di poter dare risposte a quei nuovi segmenti di mercato che, proprio a seguito delle crisi, ci pongono di fronte a nuovi e sempre più complessi bisogni. La parola "crisi" deriva dal greco krinein che significa "decidere, giudicare". E' un'occasione per scegliere, una potenziale opportunità di cambiamento. Secondo quest'idea, la crisi è perciò un momento, uno stato temporaneo di disorganizzazione e cambiamenti, in cui la nostra mappa mentale non riesce a ritrovarsi e cerca nuovi ordini. Se applichiamo questo paradigma alla logistica urbana ci dobbiamo chiedere finalmente quale nuovo sistema di regole è in grado di garantire concorrenza e sviluppo.



“

Quanto pesa in termini di numeri questo settore in Europa e in Italia?

In Europa il comparto trasporti impiega direttamente circa 10 milioni di persone, costituisce il 5% del PIL e rappresenta il 10-15% dei costi aziendali e il 13,2% del bilancio familiare. Un sistema imperfetto che dipende per il 96% dal petrolio e che genera notevoli disagi ambientali e costi sociali, come la congestione che, da sola, “pesa” per circa l’1% sul PIL comunitario. In ambito urbano vive circa il 70% della popolazione dell’Unione europea e si genera l’85% del PIL complessivo. Ma tale utilizzo intensivo delle risorse urbane genera costi riconducibili a fenomeni di congestione pari a circa l’1% del PIL. A livello italiano, l’entità del trasporto di merci in ambito urbano - fondamentalmente identificabile con i trasferimenti che avvengono su distanze non superiori ai 50 km - ammonta, su base annua, a 606 milioni di tonnellate e a 12,5 miliardi di tonn.km, pari, rispettivamente

al 48,8% e al 7,2% dell’intero autotrasporto merci nazionale. Il trasporto professionale assorbe circa il 40,5% delle tonnellate trasportate e il 45,1% delle tonn.km prodotte. Nelle analisi svolte per l’aggiornamento del Piano Nazionale della Logistica elaborato dalla Consulta emerge con chiarezza che la distribuzione urbana delle merci incide per il 25% sull’inefficienza logistica complessiva del nostro Paese gravando quindi per un complessivo di circa 10 miliardi di euro ogni anno.

A questo quadro dobbiamo aggiungere l’impatto in divenire di un fenomeno che sembra sia sempre sul punto di sconvolgere il settore della distribuzione urbana e più in generale del commercio tradizionale. Mi riferisco all’e-commerce il cui sviluppo può dare un contributo dell’1,5% alla crescita del PIL da qui al 2015 e che è cresciuto negli ultimi due anni del 40% annuo raggiungendo l’1,5% delle vendite totali, comunque ancora ben lontano dal 10%, dato medio negli altri Paesi UE.

“

Sulla base del lavoro svolto per la Consulta, come sta cambiando il settore della distribuzione urbana?

Ci sono senza dubbio trasformazioni che hanno interessato i sistemi distributivi primari, dai fornitori agli impianti di produzione e da questi ai depositi centrali e/o periferici, propagando i loro effetti anche ai sistemi distributivi secondari, tipicamente quelli che assicurano l’approvvigionamento dei punti vendita, siano essi negozi di vicinato o medie/grandi superfici di vendita. Uno dei cambiamenti più rilevanti è rappresentato dal progressivo aumento della frequenza dei rifornimenti ai punti vendita, aumento causato dalla necessità di ottimizzazione del processo. All’aumento di frequenza delle consegne corrisponde quindi una riduzione dei quantitativi delle singole consegne. L’effetto congiunto di queste due tendenze determina un maggior traffico, genera ulteriori elementi di conflittualità

”





Massimo Marciani nel suo studio romano.

tra le due componenti della mobilità urbana - passeggeri e merci - sia relativamente alla circolazione sia alla sosta, e concorre ad alimentare la congestione e l'inquinamento in ambito urbano. Da qui la necessità urgente di regolamentare il fenomeno.



Va bene, regolamentiamo quindi il settore. Perché non si riesce a farlo allora?

Attualmente in Italia gli oltre ottomila Comuni operano in difformità per regolare l'accesso ai centri urbani e, in molti casi, in assenza di programmazione. Gli operatori logistici lamentano la mancanza di forme di concertazione o di approccio industriale al settore, mancanza che poi determina un aumento della conflittualità fra le parti con ulteriori costi per Enti Locali e privati derivanti dall'accesso al sistema giudiziario. Anche gli effetti del protocollo d'intesa tra Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica e l'associazione nazionale dei Comuni (ANCI) tardano a manifestarsi con provvedimenti pratici, siamo ancora alla fase di condivisione dei buoni propositi ad oltre un anno dalla sigla del protocollo stesso.



Ma allora quali interventi possiamo proporre con effetti nel breve o brevissimo termine?

Ovviamente, nel proporre interventi immediatamente cantierabili, è necessario tenere in debito conto che la loro attuazione non può non passare attraverso la definizione di 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, reso indispensabile dalla rilevanza nazionale del settore. In tale contesto, infatti, una maggiore diffusione dei principi di accreditamento avrebbe come risultato immediato quello di rendere il sistema della distribuzione urbana delle merci un fattore di sviluppo del PIL. Infatti, una maggiore diffusione dei principi di accreditamento degli operatori - con parametri non solo legati alle emissioni dei veicoli o all'efficienza logistica, ma anche alla regolarità contributiva e fiscale - attraverso una partnership di qualità con i soggetti deputati al controllo e al rispetto delle regole del mercato, avrebbe come principale risultato l'individuazione di un vero e proprio segmento di mercato denominato "dell'ultimo miglio" con regole certe e principi di premialità condivisi. Attraverso una puntuale opera di

formazione, informazione, controlli e verifiche sarà possibile, parallelamente a quanto già messo in atto dal Governo in un settore simile come struttura, e cioè quello dell'edilizia, evitare derive possibili come fenomeni di dumping e distorsioni di mercato conseguenti a fenomeni diffusi di evasione contributiva e fiscale che in questo momento non potrebbero essere più ignorati o ancor peggio tollerati e le cui conseguenze in termini di externalità negative ricadrebbero come costi insostenibili per le comunità locali. Promuovere quindi senza indugi il concetto chiave di premialità d'uso della città, al posto di blocchi e divieti, da riconoscere ai servizi logistici che innovano nei processi e nella formazione delle persone. E all'interno di questo nuovo paradigma non mi sottraggo alla richiesta di accompagnare questa elencazione di buoni propositi con delle proposte immediatamente cantierabili.



E questo quindi come si trasforma in un processo operativo in grado di cambiare la situazione attuale?

Stante la rilevanza nazionale del settore della distribuzione urbana delle merci è necessario intraprendere azioni di armonizzazione del mercato e delle regole di accessibilità delle aree urbane al fine di garantire legalità e concorrenza. Pertanto, le Regioni devono essere chiamate ad individuare dei bacini logistici territoriali nei quali la distribuzione delle merci riveste una particolare importanza, in modo da proporre un sistema di regole di accesso che favoriscano l'armonizzazione delle stesse in ambito prima regionale, favorendo quindi i processi di accreditamento degli operatori che svolgono attività di distribuzione urbana delle merci in conto proprio o in conto terzi. Nello specifico ritengo che le aziende che svolgono attività di distribuzione urbana delle merci in conto proprio o in conto terzi debbano essere accompagnate verso una adesione consapevole al processo di accreditamento per lo svolgimento del servizio. I criteri relativi al rilascio dell'accREDITAMENTO dovrebbero quindi essere i livelli di emissione dei veicoli utilizzati, il rispetto del contratto nazionale del settore, la tracciabilità delle merci trasportate. I parametri minimi relativi a tali criteri dovranno, a mio parere, essere proposti dalla Consulta e

successivamente ratificati in Conferenza Stato-Regioni. Ogni Regione avrà poi la facoltà di indicare per i propri bacini logistici territoriali le modalità specifiche di accreditamento in relazione alle proprie specificità territoriali.

Gli operatori accreditati godranno quindi di un permesso per lo svolgimento delle proprie attività, e i relativi controlli sul rispetto dei parametri saranno svolti attraverso l'utilizzo delle tecnologie ITS, ovvero in modo campionario. In modo speculare, a coloro che non attiveranno il processo di accreditamento non sarà consentito l'accesso, ovvero saranno oggetto di specifici controlli.



Come si sta muovendo su questi temi il Governo a suo parere?

Se da un lato non possiamo non dare atto al Governo di aver fatto

enormi passi avanti rispetto alla problematica della "Piattaforma Nazionale della Logistica e della Sicurezza", dall'altro invece non possiamo non sottolineare la necessità di fare di più per rendere immediatamente cantierabili le diverse idee e proposte contenute nel "Piano Nazionale della Logistica" attualmente in fase di finalizzazione da parte della Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica. Ritengo che l'innovazione debba essere il motore di sviluppo del nostro Paese, come sfida al futuro e alle mutate esigenze del mercato, ma una innovazione non solo nei sistemi ITS ma soprattutto delle persone, delle competenze, delle professionalità, in ognuno degli attori chiave coinvolti nel processo di distribuzione urbana delle merci sia esso regolato o regolatore.



Quale processo di formazione e riqualificazione del settore ha in mente per creare nuove opportunità nel settore?

Ritengo che il settore della distribuzione urbana delle merci debba essere gestito come detto con elevati livelli di professionalità. In questo ambito la creazione della figura del "City Logistic Manager" prevede la definizione di percorsi di formazione che, a partire dalle indicazioni

UN'AZIENDA AL SERVIZIO DELLA MOBILITÀ



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.

degli standard nazionali, siano un elemento utile di risposta ai bisogni locali secondo le priorità e i processi di accreditamento di cui abbiamo parlato. Le figure professionali dovranno avere uno spettro di competenze aggiornato e allargato rispetto a quelle relative agli standard nazionali già in essere per la figura del Mobility Manager. A fianco della formazione più strutturata tipica dei corsi CLM sarà organizzata una formazione più personalizzata e orientata ai bisogni degli addetti alla logistica e degli operatori del settore, filiera per filiera. Tale formazione è articolata in una formazione breve e trasferimento di know-how (per la persona e per le aziende) così come abbiamo già fatto quest'anno con successo all'interno del Master in Eco-mobility Management della Business School della LUISS.



In conclusione, qual è la sua ricetta per trasformare il settore della logistica distributiva urbana da costo a fattore di sviluppo?

Superare la logica dei blocchi e dei divieti e aprire una nuova fase non più consociativa ma piuttosto concertativa in cui imprenditori onesti, corretti - che anche in questo settore di frontiera hanno fatto

del rispetto delle regole e delle leggi la base del proprio business model - possano trovare finalmente un payback immediato del loro impegno all'interno del sistema di regole del mercato, sistema di regole e di controlli atti ad impedire che soggetti poco strutturati e non in regola possano operare una concorrenza sleale verso gli operatori strutturati. Solamente se riportiamo il rispetto delle regole del mercato al centro della scena ed applichiamo stavolta senza distinguo il principio "chi sbaglia paga" sarà possibile per la collettività chiedere agli operatori privati di fare quei necessari investimenti sui veicoli e sulla dotazione telematica, investimenti in grado di operare come leva anticiclica dando respiro all'intera catena del valore associata alla distribuzione urbana delle merci. Le norme quadro nazionali che la Consulta si appresta a proporre all'attenzione del Ministro Passera sono quindi in grado di stimolare le amministrazioni locali ad adottare piani di medio periodo in cui, grazie ad opportuni strumenti, le imprese che fanno la vera logistica siano progressivamente spinte ad evolvere, a crescere finalmente in modo sano, permanente e stabile puntando su concorrenza e innovazione come fattori imprescindibili di sviluppo del nostro Paese. ■

