



Normativa

Indirizzi e strategie per la Logistica delle merci

TeMA
02.10

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 3 - No 2 - giugno 2010 - pagg. 101-104

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Freight Logistics: Directives and Strategies

a cura di Giuseppe Mazzeo* e Cristina Calenda**

* Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
CNR-Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: gimazzeo@unina.it; web: www.dipist.unina.it

** Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: cristina.calenda@unina.it; web: www.dipist.unina.it

In questo numero

Il trasporto di merci è un presupposto fondamentale per la competitività di un paese in quanto oltre a contribuire a creare nuovi servizi e, dall'altro, rafforza la coesione economica, consentendo alle imprese di accedere a migliori condizioni al mercato interno. Allo stesso tempo, il trasporto delle merci contribuisce anche all'incremento dei fenomeni di congestione nelle aree urbane.

L'interesse crescente per il settore ha favorito l'avvio di numerosi progetti al fine di ridurre l'impatto del trasporto delle merci sulla vivibilità delle aree interessate con particolare riguardo per la congestione, l'inquinamento e le emissioni, salvaguardando però le attività economiche e sociali.

In particolare, gli interventi che si tende a proporre sono finalizzati a favorire il trasferimento del traffico verso modalità di trasporto meno inquinanti, soprattutto sulle lunghe distanze, nei centri urbani e lungo gli assi più congestionati, garantendo contemporaneamente la sicurezza e la sostenibilità delle diverse modalità di trasporto.

Sulla base di tali scopi, sono state introdotte disposizioni normative specifiche che creino le condizioni per una migliore gestione del trasporto delle merci.

In particolare, la Commissione Europea, prevedendo un prossimo incremento del trasporto merci nell'Unione, ha redatto nel 2007 la Comunicazione "L'Agenda dell'Unione Europea per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa", in cui individua tra le linee di azione da seguire, per assicurare un efficiente sistema di trasporto merci, la promozione di sistemi elettronici di rilevamento delle merci, l'eliminazione degli ostacoli operativi e commerciali che impediscono l'accesso alle infrastrutture, la maggiore interconnettività dei trasporti fluviali, marittimi, aerei, stradali e dei relativi hubs, l'integrazione degli aspetti ambientali

nella progettazione delle infrastrutture. Sulla base delle indicazioni dell'Unione Europea, la Regione Piemonte ha emanato nel 2008 la Legge n. 8/2008 "Norme ed indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e per lo sviluppo della logistica regionale" in cui sono programmati gli interventi per il potenziamento della logistica delle merci alla scala regionale.

Analogamente, la Regione Sicilia, nella volontà di promuovere modalità di trasporto meno inquinanti, ha introdotto mediante la Legge n. 11/2004, incentivi economici per favorire alla scala regionale il trasporto combinato "strada-mare" delle merci.



Comunicazione della Commissione "L'Agenda dell'UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa" (2007)

Con la Comunicazione "L'Agenda dell'UE per il trasporto merci: rafforzare l'efficienza, l'integrazione e la sostenibilità del trasporto di merci in Europa", la Commissione Europea, considerato che in base al riesame del Libro Bianco del 2001, si prevede che nell'Unione Europea, tra il 2000 e il 2020, il trasporto merci aumenterà del 50% in termini di tonnellate/Km, si propone di individuare nuove strategie per una sua migliore gestione in Europa. Infatti, una crescita di tali dimensioni fa sorgere diversi problemi che devono essere affrontati e risolti per garantire l'efficienza e la sostenibilità del settore:

- la congestione, che genera, a sua volta, ripercussioni negative sui costi e sui tempi di trasporto ed aumenta il consumo di carburante;
- la necessità di ridurre il rumore e le emissioni inquinanti e di migliorare la sicurezza dei trasporti;
- la forte dipendenza del trasporto merci dai combustibili fossili, gran parte dei quali devono essere importati;
- la difficoltà ad attirare personale qualificato nel settore dei trasporti e della logistica.

D'altra parte, l'incremento del trasporto merci impone l'adozione di tecniche logistiche avanzate e l'urgente ricorso a best-practices in tutta l'Unione Europea.

Per questo motivo, le misure proposte dalla Commissione Europea tengono anche conto della necessità di rendere più efficienti le operazioni di trasporto, con particolare riguardo per gli scambi con i paesi limitrofi in modo da migliorare le relazioni commerciali. Le misure proposte scaturiscono dalla consultazione di tutte le parti interessate, avvenuta mediante l'organizzazione di 13 tra seminari e conferenze, oltre 30 manifestazioni e la ricezione di 160 contributi scritti. A tale proposito, nella Comunicazione sono presentate le seguenti iniziative:



- il Piano d'azione per la logistica del trasporto merci, che propone una serie di misure volte a promuovere la gestione delle merci e del traffico, la qualità, l'efficienza e la sostenibilità, la semplificazione delle prassi amministrative, la revisione delle vigenti norme sul carico ed il riesame – ed eventualmente la revisione – della Direttiva Comunitaria 53/1996 relativa al peso ed alle dimensioni dei veicoli (sempre tenendo presenti le conseguenze su altri modi di trasporto);
- la comunicazione sulle reti ferroviarie, con interesse prioritario per le merci, in modo da rendere il trasporto delle merci su rotaia più competitivo, garantendo, in particolare, tempi di transito più brevi e rafforzando l'affidabilità e la reattività del trasporto alle esigenze della clientela;
- la comunicazione sulla politica portuale europea, che indicherà strategie e strumenti per migliorare le prestazioni dei porti europei in quanto punti nodali del sistema trasporti dell'Unione Europea, aiutandoli ad attrarre nuovi investimenti, creare un dialogo stabile tra tutte le parti interessate e migliorare la loro immagine;
- un documento di lavoro dei servizi della Commissione "Verso uno spazio senza barriere per i trasporti marittimi europei", che propone l'avvio di una consultazione su come si possa supportare il trasporto marittimo a corto raggio nel trarre pienamente vantaggio dal mercato interno grazie alla semplificazione della documentazione e delle procedure amministrative, in modo da porre tale tipologia di trasporto di merci in condizioni di parità con le altre modalità;
- un documento di lavoro sulle autostrade del mare, che descrive i progressi ottenuti con il loro sviluppo e suggerisce alcuni spunti per migliorarne la qualità.

Pur affrontando ciascuna di esse problemi specifici al proprio contesto, le suddette iniziative seguono tutte un'impostazione comune caratterizzata da:

- la centralità dei corridoi che collegano le catene di trasporto dirette e quelle provenienti dai paesi vicini e dell'oltremare;
- la promozione di tecnologie e prassi innovative nell'infrastruttura, nei mezzi di trasporto e nella gestione del carico;
- la semplificazione delle catene di trasporto merci e delle relative procedure amministrative, ed il rafforzamento della qualità.

Tra le proposte, si ricordano i "corridoi verdi", ossia corridoi per il trasporto merci caratterizzati da un ridotto impatto sull'ambiente mediante trasporto su rotaia oppure marittimo e idroviario, il ricorso a sistemi informatici destinati a migliorare la gestione del traffico e delle merci trasportate e la creazione di un'interfaccia unica per gli adempimenti amministrativi nel trasporto ed il miglioramento dell'efficienza delle catene logistiche.

Legge Regionale Piemonte n. 8/2008 “Norme ed indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e per lo sviluppo della logistica regionale”

Con la Legge Regionale Regione n. 8/2008, il Piemonte ha provveduto alla programmazione degli interventi volti a favorire l'integrazione dei sistemi di trasporto e lo sviluppo della logistica regionale.

A tale proposito, coerentemente alle indicazioni dell'Unione Europea in materia di trasporti e di inserimento funzionale nelle reti transeuropee di trasporto, delle infrastrutture di trasporto delle merci e delle connesse attività di servizio, e sulla base delle previsioni del piano generale dei trasporti e della logistica e del piano regionale dei trasporti, la Regione, di concerto con le province e gli enti territoriali interessati, sentita la Conferenza permanente Regione - Autonomie locali, provvede alla programmazione degli interventi relativi agli interporti ed alla logistica, secondo i seguenti criteri generali:

- a) promozione e valorizzazione delle potenzialità territoriali e delle sinergie con i territori contermini;
- b) potenziamento del trasporto delle merci su rotaia, al fine di ridurre la congestione stradale e l'inquinamento atmosferico e di aumentare la sicurezza stradale;
- c) sviluppo di iniziative di marketing territoriale, di promozione e di sostegno a favore del settore della logistica;
- d) promozione di iniziative per una mobilità sostenibile delle merci e per la loro distribuzione urbana;
- f) miglioramento e razionalizzazione delle strutture di interscambio tra le diverse modalità di trasporto delle merci e valorizzazione e promozione degli interporti regionali;
- g) integrazione ed ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture per il trasporto merci e passeggeri, anche attraverso l'applicazione di tecnologie innovative per l'incremento dei livelli di efficacia, sicurezza ed efficienza.

La suddetta programmazione regionale è svolta attraverso l'elaborazione del piano regionale della logistica e del documento degli interventi e delle priorità. Il piano regionale della logistica, approvato dal Consiglio regionale su proposta della Giunta, acquisito preventivamente il parere del Consiglio delle autonomie locali, è lo strumento di indirizzo e di sintesi della politica regionale del settore che, in conformità con gli atti di programmazione generale:

- a) fornisce un'analisi territoriale e settoriale della domanda, dell'offerta e del flusso merci, per le diverse modalità di trasporto;
- b) definisce gli scenari, i criteri e l'assetto strategico per la politica regionale in materia di trasporto merci e di logistica, anche in relazione alle realtà portuali, alle aree logistiche contermini ed ai corridoi infrastrutturali sovregionali;
- c) individua il sistema delle infrastrutture esistenti di trasporto delle merci e gli interventi necessari per

sviluppare l'intermodalità, il trattamento delle merci e l'accessibilità.

In applicazione delle indicazioni contenute nel piano regionale della logistica, il documento degli interventi e delle priorità, approvato con deliberazione della Giunta regionale sentita la Commissione consiliare competente, definisce i tempi, i criteri e le modalità per:

- a) il completamento o potenziamento di infrastrutture interportuali già esistenti;
- b) la realizzazione di nuovi interporti, piattaforme logistiche e centri merci;
- c) l'acquisizione, la titolarità e la cessione dei beni e delle infrastrutture di cui alle lettere a) e b);
- d) la realizzazione di nuove dotazioni infrastrutturali a servizio di aree interportuali e piattaforme logistiche;
- e) gli interventi a favore degli operatori della logistica, del settore produttivo e trasportistico e dei fornitori di servizi ad essi connessi, con iniziative mirate a favorire la competitività del sistema logistico;
- f) l'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, la definizione delle modalità e delle procedure per la concessione dei contributi e dei finanziamenti;
- g) gli interventi sulle tecnologie.

Per quanto di propria competenza, la Regione individua in Finpiemonte Partecipazioni s.p.a. il soggetto per attuare la programmazione regionale nel settore delle infrastrutture di trasporto e di interscambio delle merci relativamente alla realizzazione di centri logistici intermodali plurifunzionali e piattaforme logistiche.

La Regione, in conformità al documento degli interventi e delle priorità, concede contributi e finanziamenti per:

- a) progettazioni ed attività di marketing territoriale finalizzate ad avviare nuove iniziative per il potenziamento del sistema logistico regionale;
- b) la realizzazione di interventi infrastrutturali atti a garantire e migliorare l'accessibilità e la funzionalità plurimodale dei poli logistici territoriali esistenti e futuri;
- c) la realizzazione di servizi di trasporto ferroviario intermodale, in partenza e in arrivo dai nodi logistici siti nel territorio regionale e sulle direttrici di transito nazionale e internazionale, per compensare i differenti costi esterni e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria rispetto a quella stradale;
- d) l'incentivazione al settore produttivo organizzato per promuovere la terziarizzazione delle attività di logistica e di trasporto;
- e) il sostegno alle imprese di trasporto e di logistica per l'implementazione delle nuove tecnologie informatiche e di comunicazione;
- f) il sostegno allo sviluppo di iniziative di logistica per la distribuzione urbana delle merci finalizzate alla razionalizzazione di trasporto delle merci nelle aree più congestionate;
- g) la promozione e l'incentivazione delle iniziative a supporto di una mobilità eco-sostenibile delle merci e dell'utilizzo di tecnologie che riducano l'emissione di inquinanti ambientali.

Legge Regionale Sicilia n. 11/2004 "Provvedimenti per favorire in Sicilia il trasporto combinato "strada-mare" delle merci"

Con la Legge Regionale n. 11/2004, la Sicilia ha istituito un sistema temporaneo di incentivi, erogabili per un periodo di tre anni, destinati alle imprese aventi sede nei paesi dell'Unione Europea operanti nel settore dell'autotrasporto delle merci per conto proprio o di terzi. Tale iniziativa è finalizzata alla promozione dei servizi marittimi di trasporto combinato "strada-mare" nelle rotte fra i porti della Sicilia ed i porti situati nella parte continentale del territorio nazionale. In particolare, la Legge si propone i seguenti scopi:

- contribuire alla riduzione delle esternalità negative generate, a carico dell'ambiente e della collettività, dal trasporto merci su strada, con particolare riguardo per i costi ambientali derivanti dalle difficili condizioni infrastrutturali ed operative cui sono soggetti i trasportatori che assicurano i collegamenti via strada tra continente e Sicilia;
- promuovere l'utilizzo di modalità di trasporto sostenibili dal punto di vista ambientale, incentivando in particolare la continuità e l'intensità del trasferimento modale;
- favorire la modifica strutturale dell'attuale sistema di trasporto merci da e verso la Sicilia, inducendo le imprese di autotrasporto a ricorrere stabilmente a soluzioni più efficienti sul piano organizzativo ai fini del miglior uso del trasporto combinato "strada-mare" e della tutela ambientale.

Gli incentivi consistono nel rimborso di una quota delle maggiori spese sostenute dall'autotrasportatore che utilizza il trasporto marittimo in alternativa a quello stradale. L'importo dell'incentivo è calcolato in base al differenziale tra i costi esterni del trasporto "tutto strada" e quelli del trasporto combinato "strada-mare". Ai fini dell'applicazione della Legge, il Dipartimento regionale Trasporti e Comunicazioni concede un bonus ambientale, ossia un contributo economico a fronte dell'imbarco di un mezzo pesante, accompagnato o meno dal relativo autista. L'unità di bonus è riferita ad un singolo metro lineare, considerando la lunghezza del mezzo pesante stradale, su navi idonee al trasporto di mezzi rotabili. Il bonus è riferito all'imbarco di ogni singolo mezzo pesante e la sua entità è differenziata:

- in relazione ai caratteri geografici della rotta marittima,

definiti in base all'appartenenza dei porti di origine e destinazione del servizio marittimo agli otto archi costieri definiti dalla stessa Legge;

- in base alla dimensione del mezzo pesante, espressa in metri lineari.

Il bonus ambientale è concesso per l'uso di qualunque servizio marittimo che colleghi un porto della Sicilia ad un porto situato nel territorio nazionale o viceversa, esclusi i servizi marittimi attivi tra porti della Sicilia e porti situati nel tratto costiero compreso fra le località di Cittadella del Capo (CS) e Trebisacce (CS). Il bonus è costituito da una parte fissa corrispondente al 25% dello stesso, il cui diritto sorge immediatamente, per tutto il periodo di applicazione del bonus, a seguito dell'imbarco del mezzo pesante sul mezzo marittimo, comprovato dal possesso della relativa polizza d'imbarco quietanzata, e da una parte premio, la cui erogazione è subordinata al conseguimento, da parte dell'impresa, dell'aumento percentuale del ricorso al trasporto combinato "strada-mare" calcolato su base periodica, secondo i criteri stabiliti dall'Assessore regionale per il turismo, le comunicazioni ed i trasporti.

L'importo massimo del bonus è differenziato in base a criteri geografici ed è riferito all'anno di entrata in vigore della presente legge; inoltre, è indicizzato, di anno in anno, al tasso di inflazione programmata, con decreto dell'Assessore regionale per il turismo, le comunicazioni ed i trasporti.

Presso il Dipartimento regionale trasporti e comunicazioni, è istituito, il registro dei beneficiari del bonus suddiviso nelle seguenti parti: elenco delle imprese singole ed elenco dei "soggetti di aggregazione". Ogni soggetto può accedere al sistema del bonus presentando al Dipartimento regionale trasporti e comunicazioni domanda di adesione e di iscrizione al registro. Entro dieci giorni dalla presentazione della domanda, il Dipartimento, verificata la regolarità della stessa, rilascia agli aventi diritto una carta di identificazione e di ammissione al sistema. Per i soggetti di aggregazione una copia della carta di identificazione e ammissione può essere attribuita a ciascuna delle imprese partecipanti, anche se il diritto a ricevere il pagamento del bonus rimane in capo al soggetto di aggregazione. Per la sua erogazione, le imprese iscritte al programma, al termine di ogni trimestre del periodo di utilizzo, possono presentare domanda ai competenti uffici regionali allegando gli originali delle polizze di imbarco, quietanzate e timbrate dalla compagnia di navigazione.



Referenze immagini

L'immagine a pag. 101 è tratta da European Commission-Directorate General for Energy and Transport "European initiatives for more effective and competitive maritime transport", l'immagine a pag. 102 da European Commission-Directorate General for Energy and Transport "Towards a rail network giving priority to freight", l'immagine a pag. 104 è tratta da Port-net Study 03-4 "EDI and Cargo Flows in the North and Baltic Sea Region - an Analysis for Potential Logistical Services".