



Agenzia della Lombardia Orientale per i trasporti e la logistica

La Pianificazione Sinergica delle Province dell'Est Lombardia

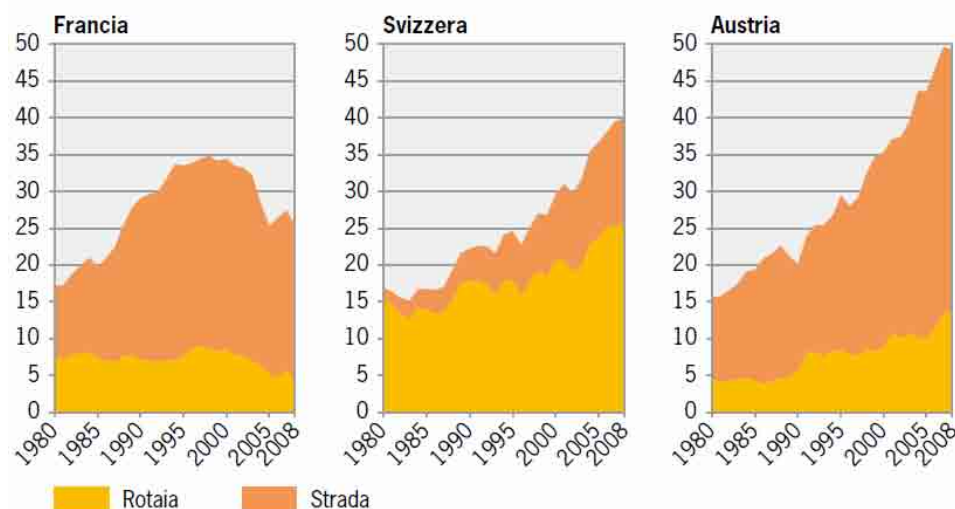
Guido Piccoli – Direttore ALOT Scarl

Milano, 7 febbraio 2011



Alcuni indicatori

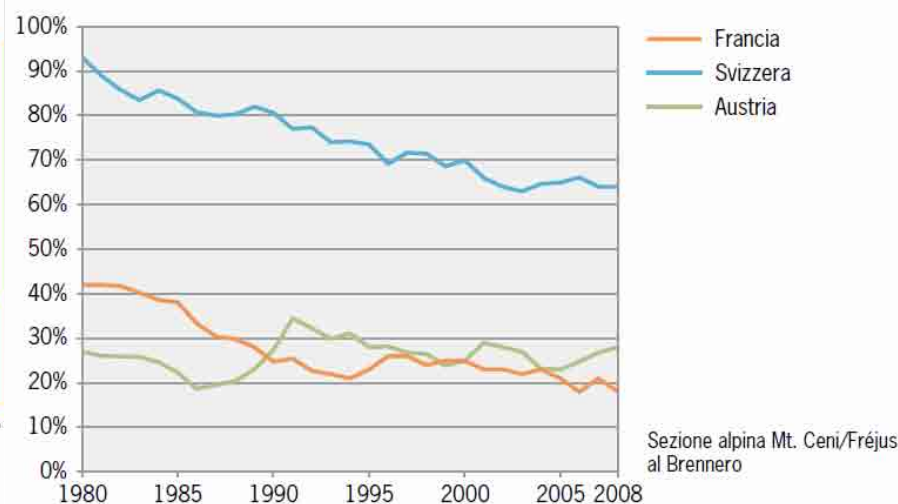
Volume di merci trasportate attraverso le Alpi
(in milioni di tonnellate nette all'anno)



Fonte: UFT

© UST

Quota della rotaia nel trasporto merci transalpino
(Base: tonnellate nette)



Fonte: UFT

© UST

Su base nazionale (non solo transalpina):

- In Germania 65,4% su strada
- In Italia 88,3% [Fonte Osservatorio Autopromotec su statistiche di Eurostat]

Statistiche 2010

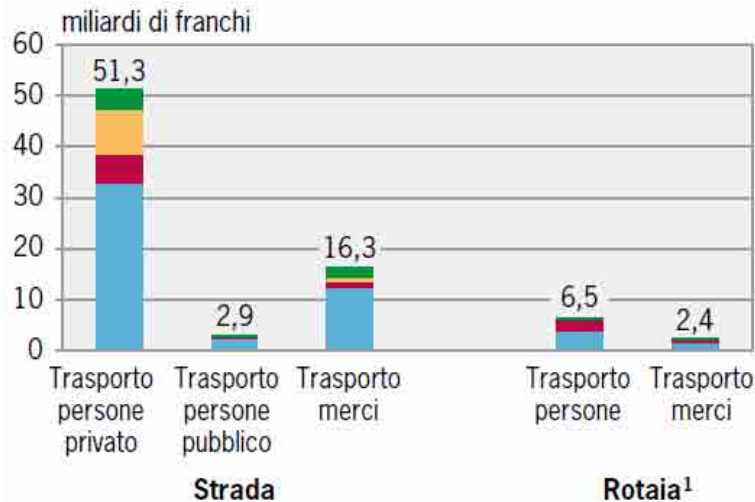
- Il trasporto merci su strada nel 2010 è aumentato tra il 6% ed il 10%, raggiungendo quasi le perdite del 2009. Per il 2011 è prevista una crescita più contenuta tra il 2% e il 5%.
- Nel trasporto ferroviario nel 2010 c'è stata una forte crescita di oltre il 11% ed è prevedibile che continui nel 2011 (3%-4%).
- La crescita maggiore si è avuta nel trasporto aereo: +19% nel 2010 e una previsione per il 2011 del +7%.
- Nel trasporto marittimo nel 2010 un +9% e previsione del +4% per il 2011.

... ma in Germania

[Fonte: *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*]

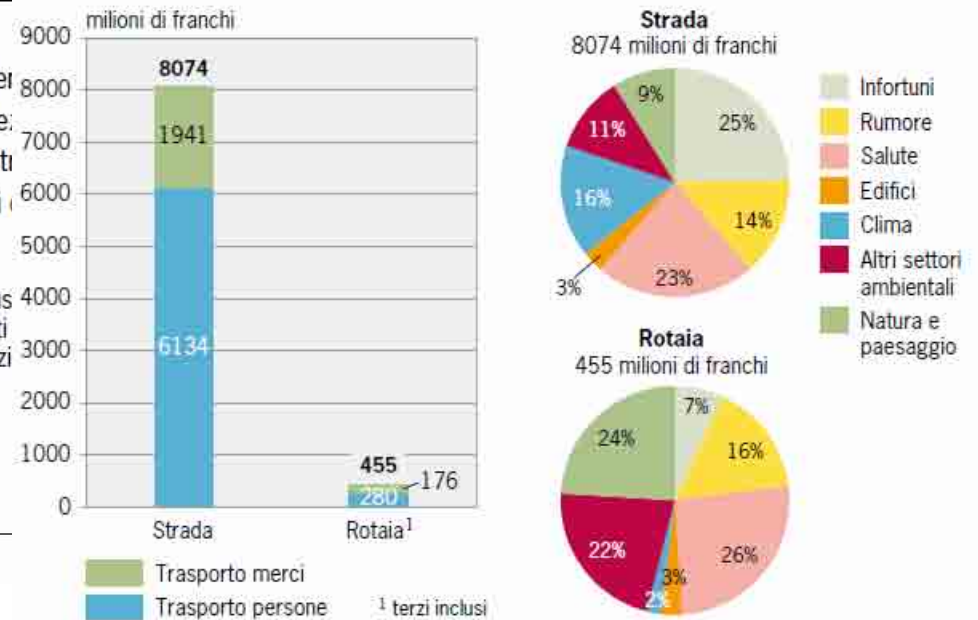
Indicatori di costo

Costi economici dei trasporti (2005)



Fonte: UST

Costi esterni del trasporto su strada e su rotaia (2005)



Fonte: ARE

© UST

Totale costo strada: $16,3 + 2 = 18,3$ (+12,3%)

Totale costo ferrovia: $2,4 + 0,18 = 2,58$ (+7,5%)

In base al migliore livello di efficienza di benchmarking

Un modello di pianificazione: la Germania

Gli indirizzi politici del Ministero dei Trasporti in ottica Europea si concentrano su 4 aree d'intervento:

1. Promozione della concorrenza
2. Aumento della sicurezza dei cittadini e rafforzamento dei loro diritti di consumatori
3. Miglioramento della tutela dell'ambiente e del clima
4. Miglioramento delle infrastrutture e del loro finanziamento.



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik –
Logistikinitiative für Deutschland



Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen
Wohnen Stadt Land www.bmvbs.de Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität

per il trasporto merci e logistica :

attore della Logistica

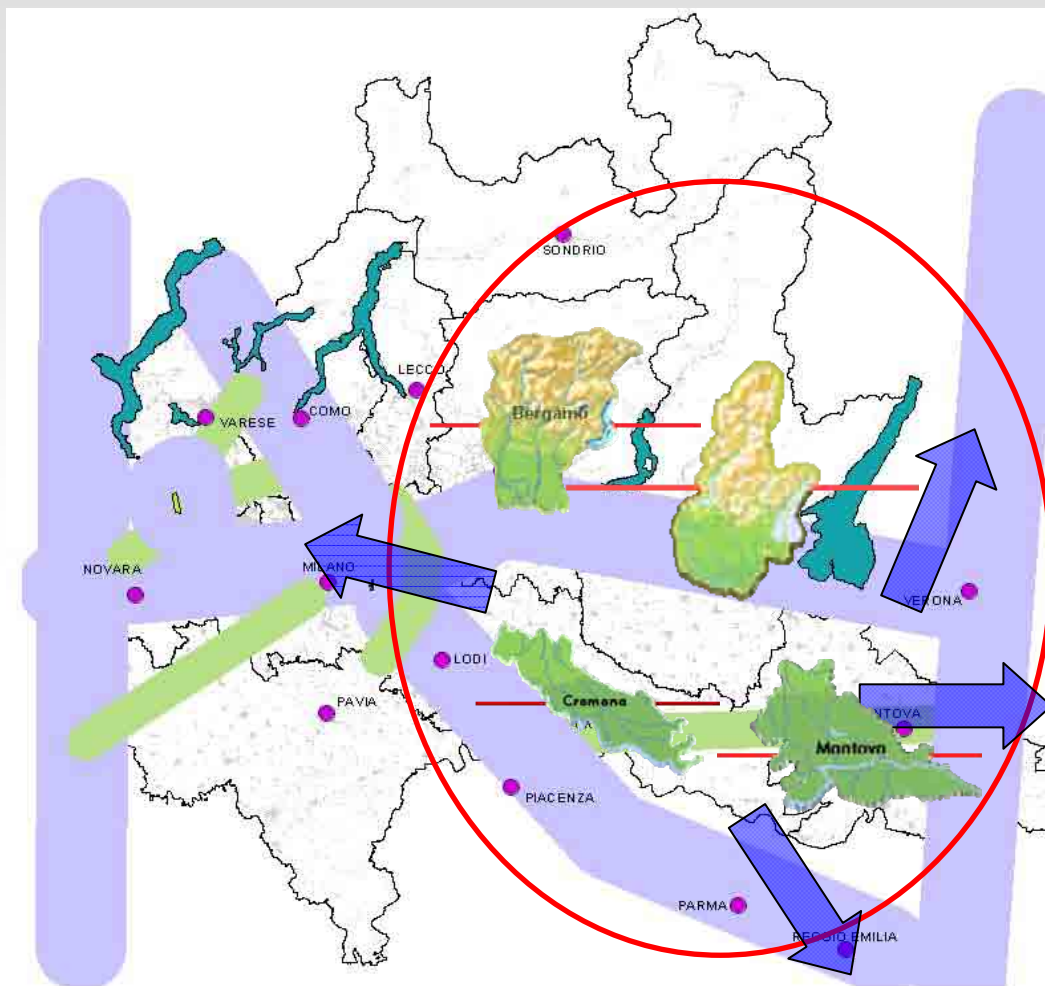
nti tutti i modi di trasporto

i i modi di trasporto attraverso l'uso ottimale delle infrastrutture di rete

crescita del traffico in coerenza con le condizioni climatiche ed

e condizioni di lavoro e la formazione nel settore dei trasporti

Est Lombardia



- 3ml di ab.; 635 Comuni; 11.616 km² di sup.
- Territorio compreso tra 3 corridoi I - V - Dei 2 Mari e due are di valico (Gottardo/Lötschberg e Brennero) e due range portuali (Tirreno e Adriatico)
- Altissima industrializzazione pesante; presenza di distretti industriali;
- Rilevanza economica del settore trasporto merci; sviluppo non elevato dell'intermodalità; elevata frammentazione di impresa nell'offerta di trasporto merci;
- Principale realtà nella navigazione interna in Italia; 2 Aeroporti anche a vocazione merci;
- Forte evoluzione infrastrutturale (AV/AC, TiBre, BreBeMi, CR-MN, Porti, Scali Merci, Idrovia, etc.)

Fattori che limitano l'utilizzo efficiente del trasporto intermodale e delle infrastrutture del territorio

- Esistenza di barriere all'utilizzo dell'intermodale rispetto al tutto strada: costo e fattori legati alla qualità
- Mancanza di conoscenza delle opportunità legate all'utilizzo della ferrovia e dei servizi di navigazione interna
- Frammentazione della struttura d'impresa: Le PMI domandano e generano trasporto su strada anche per beni compatibili con il trasporto intermodale e con Contratti di trasporto "franco fabbrica-ex works"
- Mancanza di strumenti efficaci per generare trasferimento di merce dalla strada, soprattutto per le PMI che hanno minor attitudine al "mental shift"
- Mancanza di informazione: centri di competenza, agenzie di gestione e promozione, strumenti di aiuto alla scelta modale

Conseguenza Italiana:

costo trasporto & logistica su PIL 22% vs. 14-16% di primi EU causa: congestione e saturazione; % via strada; scarsità di contributi statali;

Politiche nazionali coerenti

Programma Infrastrutture strategiche Allegato alla DPEF 2011-2013
6/10/2010 e le riforme non rinviabili

- liberalizzazione della rete ferroviaria comunitaria
- interazione tra gli ambiti produttivi e la offerta trasportistica su ferro e su strada
- abbattimento del costo delle opere
- continuità funzionale di alcune opere;
- attrazione di capitali privati;
- da visione market driven a **policy driven**
- concentrare gli sforzi su **link** più che sui nodi
- sistemi Porto-Retroporto
- sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) e informatizzazione
- Piano Nazionale della Logistica

Aggiornamento del Piano Regionale dell'intermodalità e della logistica

ALOT - Strumento delle Province

Obiettivi strategici

- Promuovere l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto intermodale
- Contribuire allo sviluppo di nuove infrastrutture e servizi di trasporto
- Attuare forme efficaci di programmazione e pianificazione della logistica sul territorio, dialogando con gli operatori;
- Creazione di una base di conoscenza del trasporto merci e dell'offerta/domanda di logistica sul territorio;
- Supportare e diffondere le migliori iniziative di logistica sul territorio, al fine di creare una "cultura logistica" nel tessuto produttivo locale

La mission: Strumento di raccordo tra Pubblico e Privato nello sviluppo di iniziative per il trasporto sostenibile sul territorio

Regime di In-house Provider (art. 13 del DL 223/2006):

- Il Capitale Sociale è completamente pubblico;
- Può svolgere attività solamente a favore dei soci;
- Non può essere partecipata né direttamente né indirettamente da soci privati;
- I Soci esercitano un controllo analogo a quello esercitato sui propri uffici e servizi.

... ma istituzione auto-sostenibile economicamente attraverso i progetti locali ed i finanziamenti alla ricerca.

Le funzioni di ALOT

1. Supporto all'avvio della gestione di infrastrutture

- sviluppo infrastrutturale e gestione di infrastrutture nodali di trasporto merci del territorio

2. Programmazione

- "braccio operativo" delle Province nella loro attività di programmazione delle infrastrutture di logistica e trasporto merci, e per lo sviluppo coordinato di azioni di pianificazione territoriale

3. Sviluppo di servizi di trasporto intermodale

- promozione delle opportunità, incontro tra domanda e offerta, ricerca di soluzioni tecnologiche e organizzative innovative per favorire il *modal shift* e la riduzione del traffico su gomma.

4. Promozione e competenza logistica

- funzione "base", tipica dei centri di competenza logistica: "agente di sviluppo" del territorio, marketing territoriale, promozione dell'utilizzo di infrastrutture locali, creazione di una solida base di conoscenza del settore, diffusione della conoscenza delle peculiarità della risorsa distributiva locale.



Complessità crescente

La strategia per la logistica ed il trasporto merci

- Sostegno del trasferimento modale dalla strada alla ferrovia ed alle linee d'acqua interne attraverso l'utilizzazione della modalità di trasporto ottimale in termini di rapporto tra costo e tempi di transito, non necessariamente indirizzata al trasporto intermodale (co-modalità), e di logiche di transito (networking);
- Focalizzazione e sostegno alle modalità di trasporto che consentano la massima sostenibilità in termini di impatti ambientali rispetto ai livelli di emissioni nocive, così come di tutti i modi di trasporto e i modelli organizzativi ed informativi che, mediante l'ottimizzazione dei carichi e dei percorsi, consentano un significativo risparmio energetico o promuovano l'utilizzo di sistemi energetici alternativi e rinnovabili;
- In generale, indirizzo progettuale allo sviluppo di piattaforme logistiche e terminal di interscambio modale, di sistemi di trasporto e modelli che augmentino l'accessibilità da e per la Provincia verso le altre aree economiche contribuendo ad elevare la competitività dei sistemi produttivi, industria, artigianato e sistemi commerciali, mediante la diminuzione della percentuale dei costi relativi al trasporto ed alla logistica sia sotto l'aspetto economico sia nella riduzione dei tempi di transito.
- **4 direttrici:** Gateway tra il Mediterraneo (Tirreno e Adriatico) e il Centro/Est Europa tramite una complementarietà tra sistemi ferroviari prevalenti al Nord (BG e BS) e sistema Idroviario al Sud (CR e MN) e aeroportuali supportati dalle aziende di autotrasporto a livello di distribuzione locale.

Le attività di supporto alle 4 Province

- Espressione di pareri per la pianificazione territoriale e per lo sviluppo di nuove infrastrutture
- Sviluppo di progetti
- Ricerca finanziamenti
- Supporto amministrativo ai progetti finanziati con fondi comunitari
- Studi strategici e piani di marketing
- Organizzazione di fiere e tavoli di lavoro
- Interlocuzione con le imprese del territorio

I progetti

Pianificazione delle infrastrutture:

- Master Plan del Sistema Idroviario
- Piano di Marketing del Sistema Portuale di Cremona
- Biz Plan del Terminal Trimodale di Cremona
- Progetto di riqualificazione dello Scalo ferroviario di Brescia "la Piccola Velocità"
- TEN-T Recovery: riqualificazione del sistema Idroviario

Nuovi servizi di trasporto; Aggregazione domanda/offerta; marketing:

- Co2NeuTraAlp
- Transitects
- ECORails
- NINA-NET
- LOG-PAC



Formazione ed Informatizzazione:

- ForInLog
- Portale TraLoTra
- Regins InterAge
- RIS - Infomobilità

Sicurezza Stradale:

- SOL Save our Lives

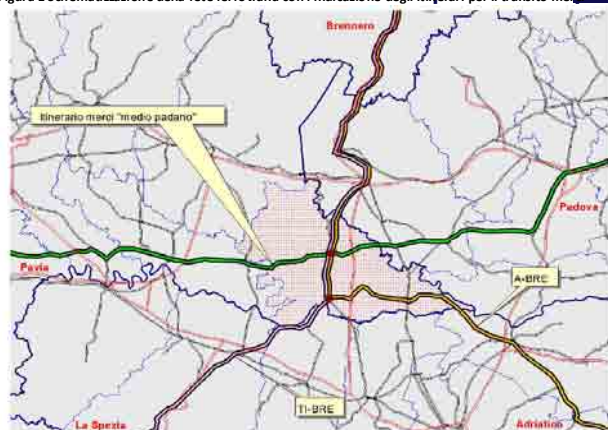


Il sistema della Logistica delle Province di Bergamo, Brescia, Cremona e Mantova

Quadro conoscitivo:

- Distribuzione delle competenze nell'Amministrazione Provinciale nei temi della logistica e del trasporto merci e livello di frammentazione delle competenze
- Strumenti di pianificazione in essere che trattano il tema della logistica Livello di coerenza delle previsioni; livello di integrazione fra i piani; importanza attribuita a tali temi nel PTCP
- Ruolo attribuito agli attori privati nei processi di pianificazione, progettazione ed attuazione degli interventi sulla logistica
- Nodi infrastrutturali logistici presenti; Nodi infrastrutturali logistici in progetto e prevedibile arco temporale di realizzazione
- Basi dati disponibili e livello di aggiornamento sul traffico merci in Provincia
- Risorse a disposizione per la gestione dei problemi della logistica
- Esistenza di una precisa politica localizzativa delle imprese e dei poli logistici, con delle chiare linee guida in merito ai temi del traffico generato e ai nodi infrastrutturali di interesse, o su cui l'Amministrazione vuole puntare.

Figura 1 Schematizzazione della rete ferroviaria con l'indicazione degli itinerari per il trasporto merci



Il sistema della Logistica: Punti di debolezza e minacce

- Distanza tra quanto previsto dagli strumenti di pianificazione e la domanda dei privati in termini di creazione di poli logistici: nonostante gli sforzi da parte delle PA nel pianificare centri logistici che rispettino criteri di accessibilità alla rete ferroviaria o idroviaria, la maggior parte della domanda di aree per la logistica è sparsa sul territorio; previsioni pianificatorie spesso troppo deboli, lasciando molto spazio all'iniziativa privata; bassa terziarizzazione e gestione della logistica all'interno; ubicazione delle zone industriali nel territorio non pianificata;
- La bassa incidenza del costo dei trasporti stradali rispetto agli altri costi del servizio logistico: evoluzione verso consegne più piccole, frequenti, urgenti, con distanze maggiori e con maggiori imballi; lotto di spedizione medio diminuisce; essenziali velocità e puntualità; divario tra i prezzi corrisposti dagli utenti del trasporto su gomma e gli effettivi costi esterni; difficile l'evoluzione competitiva dei trasporti intermodali, l'impraticabilità di investimenti per l'attuazione, ad esempio, di nuovi terminal per l'interscambio ferro-gomma se non adeguatamente sostenuti dalla finanza pubblica.
- Carenza dotazionale di moderni impianti ferroviari, inadeguatezza dei collegamenti, marginale valorizzazione degli investimenti pubblici e lentezza ed incertezza nel concretizzare opere infrastrutturali ed iniziative nel settore del trasporto merci e della logistica: le scarse risorse pubbliche non sempre vengono indirizzate nel modo più opportuno.

Figura 1 Il sistema logistico della Provincia di Bergamo

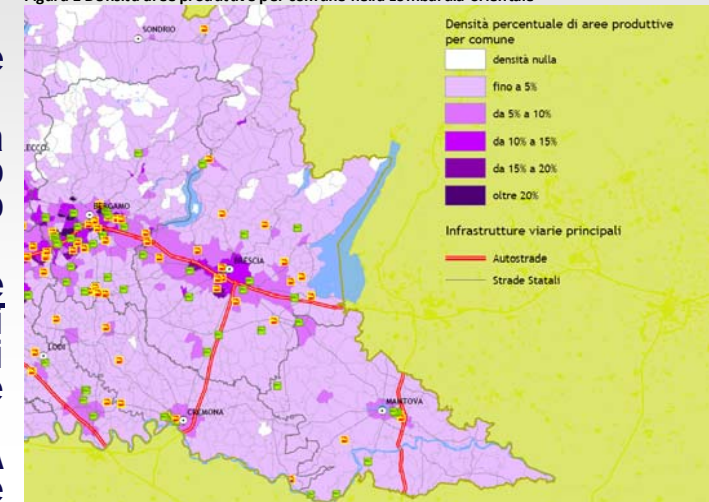


La struttura dell'economia industriale, le imprese logistiche e il territorio sempre più stretto, vista la crescente difficoltà nel separare le attività economiche dalle politiche per la mobilità.

Il sistema della Logistica: Punti di forza e opportunità

- Dimensione produttiva diffusa e di piccole medie dimensioni, ma piuttosto attiva.
- Presenza di reti di primaria importanza sia stradali che ferroviarie, soprattutto per la Provincia di Brescia.
- Progetti di centri intermodali che procedono ormai da tempo verso una loro realizzazione, ma che hanno bisogno di interfacciarsi con la reale domanda del mondo produttivo.
- Opportunità di aggregazione delle imprese in aree concentrate, che potrebbe portare ad una serie di vantaggi: terziarizzazione della logistica, riduzione dei costi di investimento in magazzini e di gestione; maggiore flessibilità nell'uso degli spazi e della mano d'opera; possibilità di ottenere un servizio più efficiente. L'PA permetterebbe di governare maggiormente il flusso delle merci, guidando alla creazione di tali aree in corrispondenza dei poli intermodali.
- Possibilità di istituzione degli sportelli unici (DL 31.03.98, n.112), quali "interfaccia" unica per le imprese, che riconducano tutti i procedimenti settoriali relativi alle autorizzazioni per gli impianti produttivi ad un unico procedimento con un unico titolare e che possono rappresentare un'opportunità di governo della localizzazione dei poli logistici e delle imprese.

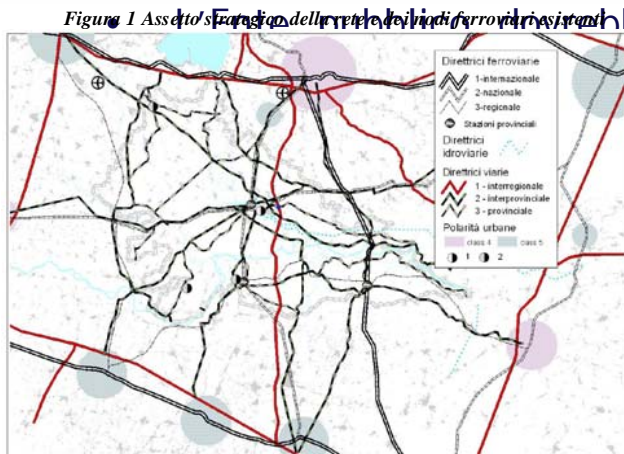
Figura 1 Densità aree produttive per comune nella Lombardia orientale



Atlante di Lombardia – vol. III PTR Regione Lombardia, 2009

Il sistema della Logistica: Azioni strategiche per l'ottimizzazione della logistica

- Definire un quadro condiviso di programmazione delle opere infrastrutturali da realizzare per ovviare ai principali colli di bottiglia, dedicando specifiche risorse a progetti sinergici e coerenti.
- Ruolo primario deve essere svolto dai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale, che dovrebbero comprendere indirizzi e criteri per la localizzazione delle aree logistiche e produttive di tipo sovra locale. (ALOT "Linee guida di Individuazione di criteri guida per la realizzazione di nuovi centri logistici: i caratteri delle aree sovra comunali da destinarsi a centri logistici").
- La domanda verso modalità di trasporto alternative alla gomma deve inoltre essere incentivata attraverso specifici piani di marketing che comprendano anche azioni di marketing territoriale, per proporre agli imprenditori localizzazioni degli impianti logistici che incentivino l'utilizzo del trasporto ferroviario ed idroviario.



che raccogliere in modo coordinato le istanze dei privati, la possibilità di localizzare i poli nelle aree più adeguate anche bando (manifestazioni di interesse) o indagine conoscitiva.

li progetti di localizzazione dei centri intermodali e dei poli tute per la logistica e per la creazione di aree ecologicamente



PROGETTI



MEMBRO DI



cerca...



www.alot.it

Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica Scarl
Via Cipro, 16 - I-25124 Brescia

Grazie

Ref. Guido Piccoli

GSM +39/348/2291977 - Email: guido.piccoli@alot.it