



UIRNet S.p.A.

SISTEMA NAZIONALE DELLA LOGISTICA INTEGRATA E INTERMODALITÀ

LA PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE

Un progetto di sistema
per la crescita e la competitività
della filiera logistica
e dell'Italia



Documento di discussione
e di orientamento strategico

Settembre 2014

 The European House
Ambrosetti

UIRNet S.p.A.

Via Francesco Crispi, 115
00187 ROMA

Tel: +39 06.542.213.37 / +39 06.69922148 Fax: +39 06.542.811.33
Contatti e-Mail: info@uirnet.it - uirnetspa@legalmail.it

Coordinamento editoriale
Serena Cecconi - UIRNet S.p.A.

Gruppo di Lavoro di The European House – Ambrosetti
Paolo Borzatta, Senior Partner
Lorenzo Tavazzi, Direttore Area Scenari e Intelligence
Massimiliano Sartori, Responsabile Practice Trasporti
Marcello Stefanelli, Analyst

Progetto grafico e impaginazione
Cooperativa Mandragola Editrice
Via Nazionale, 5 - Roma

Stampa
Eurograf Sud S.r.l. - Ariccia (RM)

INDICE

| | |
|--|----|
| I punti più importanti del lavoro | 4 |
| 1. L'importanza della logistica nelle moderne economie di mercato e i ritardi dell'Italia..... | 7 |
| 1.1. La logistica: inquadramento e ruolo | 8 |
| 1.2. Perché il settore logistico è strategico per l'Italia | 10 |
| 1.3. I limiti attuali del sistema logistico italiano | 14 |
| 1.4. Le previsioni di traffico al 2030 e le necessità di adeguamento dei sistemi logistici | 19 |
| 1.5. Considerazioni di sintesi | 23 |
| 2. La “Piattaforma Logistica Nazionale”: visione d’insieme.. | 25 |
| 2.1. Il progetto: origini e principali tappe di sviluppo..... | 29 |
| 2.2. I servizi della Piattaforma Logistica nazionale | 31 |
| 2.3. La sostenibilità economica della Piattaforma Logistica Nazionale | 36 |
| 2.4. L’evoluzione futura: la “Piattaforma Logistica Allargata” | 39 |
| 2.5. Considerazioni di sintesi | 43 |
| 3. Gli impatti strutturali della Piattaforma Logistica Nazionale per l’Italia | 45 |
| 3.1. Review della letteratura scientifica di riferimento e impostazione metodologica | 46 |
| 3.2. Stima dei benefici sistemici della Piattaforma Logistica Nazionale | 50 |

I PUNTI PIÙ IMPORTANTI DEL LAVORO

1. La logistica – intesa come l’insieme delle attività di trasporto, magazzinaggio e servizi a valore aggiunto – è un **settore baricentrico delle economie moderne**.
 - In Italia il valore aggiunto prodotto della filiera logistica è di 85 miliardi di Euro, pari a circa il 5% del PIL nazionale.
2. Un sistema logistico efficiente è un **leva chiave** per la competitività e la crescita di un sistema-Paese.
 - Secondo la Banca Mondiale, i Paesi con una migliore performance logistica sperimentano una crescita aggiuntiva dell’1% del PIL e del 2% nell’interscambio commerciale.
3. L’Italia, nel confronto con i migliori sistemi logistici internazionali **sconta un gap di competitività** dovuto a “colli di bottiglia” burocratici e operativi, alla carenza di infrastrutture (anche tecnologiche) di sistema e ad un’offerta frammentata e poco integrata.
 - Si stima che le inefficienze della logistica, costino al Paese oltre 50 miliardi di Euro all’anno.
4. In Europa entro il 2030 è previsto un incremento dei traffici di merce pari al 50% (68% se le reti TEN¹ saranno realizzate nei tempi e nelle modalità previste), mentre per l’Italia si prevedono picchi superiori all’80%; questo richiede un **adeguamento sostanziale delle capacità degli attuali sistemi logistici**.
5. Occorre sviluppare sistemi logistici che soddisfino i bisogni delle economie moderne in **maniera sostenibile ed equa**.

¹ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm

I parametri di riferimento sono:

- Efficienza ed efficacia (riduzione di costi, tempi e spostamenti inutili).
- Sicurezza (aumento della *safety* e della *security*).
- Qualità (aumento dei servizi, dell'accessibilità e dell'inclusività).
- Fruibilità (facilità di accesso, equità ed inclusività).

6. La creazione del sistema telematico “*Piattaforma Logistica Nazionale*”, concepito per erogare servizi di sistema e a valore aggiunto agli operatori della filiera logistica italiana, è un **progetto-Paese strategico che sta trovando concreta attuazione.**

- UIRNet SpA è il soggetto unico incaricato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione della “Piattaforma”.
- Il modello di gestione della “Piattaforma” prevede la sua piena sostenibilità economica secondo logiche di mercato.

7. La Piattaforma Logistica Nazionale è una **infrastruttura critica del Paese** con benefici strutturali rilevanti.

- Fino a 2,5 miliardi di Euro/anno di benefici per le aziende e il sistema della logistica in Italia.
- Tra i 2,6 e i 4,7 miliardi di Euro di PIL aggiuntivo nel medio periodo e 9,5 miliardi di Euro nel lungo periodo, generati dalla maggiore efficienza della filiera logistica.
- Tra i 52 mila e i 95 mila nuovi occupati nel medio periodo (e fino a 190 mila nel lungo periodo), creabili nel settore logistico.
- Tra gli 1,6 e i 2,5 miliardi di Euro di minori costi ambientali per il Paese (minore inquinamento, minore congestione del traffico, ecc.).

1

L'IMPORTANZA DELLA LOGISTICA NELLE MODERNE ECONOMIE DI MERCATO E I RITARDI DELL'ITALIA

1.1. LA LOGISTICA: INQUADRAMENTO E RUOLO

A livello internazionale è ormai un fatto noto e consolidato che logistica e infrastrutture ricoprono un **ruolo decisivo** nella competitività di territori e Paesi caratterizzati da moderne economie di mercato². Tale ruolo è ancora più strategico alla luce dalla riconfigurazione delle catene del valore – sempre più lunghe – di produzione e consumo delle principali filiere industriali.

Dalla seconda metà del XX secolo, a seguito dell'accelerazione delle dinamiche economico-sociali globali, le economie (e non solo quelle sviluppate), sono diventate sempre più **strutturalmente dipendenti** dai propri sistemi di trasporto e logistica per una molteplicità di attività di base: approvvigionamenti, partecipazione agli scambi fisici e immateriali e *communting*.

Crescita economica, aumento di produttività e di occupazione, incremento di accessibilità, attrattività territoriale e degli indicatori di qualità della vita, sono elementi che vanno di pari passo con un miglioramento del sistema logistico e dei trasporti, inoltre rappresentano l'evidenza dell'**importanza di disporre di un sistema logistico-infrastrutturale all'avanguardia**³.

In aggiunta a ciò, dato l'elevato livello di integrazione fra la catena logistica ed il processo produttivo di un'impresa, un sistema logistico efficiente crea **condizioni operative migliori**, favorendo l'abbattimento dei costi di trasporto, creando maggiore certezza nei

² Arvis, J.-F., Mustra, M. A., Ojala, L., Shepherd, B., Saslavsky, D. (2010). Connecting to compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and its Indicators. Washington: The World Bank; Gourdin, K.N. (2001). Global logistics management: a competitive advantage for the new millennium. Oxford: Blackwell Publishers; Navickas, V., Sujeta, L. (2010). The evaluation of logistics systems' competitiveness in the context of global economy. International Journal of economics and finance studies, Vol. 2, No. 2, pp. 65-72.

³ Braconier, H., M. Pisu, D. Bloch (2013), The Performance of Road Transport Infrastructure and its Links to Policies, OECD Economics Department Working Paper No. 1016.; Crafts, N. (2009), "Transport Infrastructure Investment: Implications for Growth and Productivity", Oxford Review of Economic Policy, 25, pp. 327-343; Fogel, R.M. (1964), Railway and American Economic Growth, the Johns Hopkins Press; Fritsch, B. and R. Prud'homme (1997), "Measuring the contribution of Road infrastructure to Economic Development in France", The Econometrics of Major Transport infrastructures.

tempi di movimentazione ed aumentando, a livello generale, il grado di competitività del sistema economico⁴.

La logistica oggi si riferisce ad un contesto ampio che comprende tutte quelle attività funzionali al trasporto delle merci e delle informazioni, sia all'interno di una filiera produttiva, sia all'interno di un network d'impresa e di un distretto industriale.

In questo senso la logistica supporta tutte le fasi del processo produttivo posto in essere da un'impresa per creare, implementare e distribuire un nuovo prodotto o servizio. Anche la normativa dell'Unione Europea relativa alla politica integrata di prodotto (IPP), che adotta un approccio che incentiva i produttori a considerare l'intero ciclo di vita del prodotto – fase di smaltimento inclusa – porta a considerare come un'unica attività il trasporto, lo stoccaggio, il deposito, la distribuzione e il riciclo del prodotto stesso.

L'importanza della logistica è emersa anche con la constatazione che per un numero crescente di business a livello strategico, **la consegna di un bene è importante tanto quanto la sua produzione**⁵.

La qualità della filiera logistica, rappresenta quindi una determinante dello sviluppo economico e competitivo di ogni sistema territoriale, al pari di altri fattori come il capitale, il lavoro e il know-how tecnologico⁶.

Negli ultimi anni in particolare, il tema inerente alla relazione tra competitività, crescita economica e sviluppo logistico-infrastrutture, ha assunto un interesse crescente ed è stato approfondito in numerose ricerche e studi a livello internazionale.

9

⁴ Sujeta, L., Navickas, V. (2010). The impact of economic systems transformation on logistics systems. Journal of Management, No. 1 (17); Macmillan, London, Wagenvoort R., C. de Nicola and A. Kappeler (2010), "Infrastructure finance in Europe: Composition, evolution and crisis impact", EIB Papers, Vol. 15, No. 1, pp. 16-39; Masiulis, A., Vasilis Vasiliauskas, A., Jakubauskas, G. (2009). The impact of transport on the competitiveness of national economy. Transport, 24 (2), pp. 93-99.

⁵ Navickas, V., Malakauskaite, A. (2007). Efficiency of event usage for the increase in competitiveness of companies. Engineering economics, No. 2 (52), pp. 91-97; Navickas, V., Bagdonaitė, R., Juscius, V. (2006). Business cycle and small business. Engineering economics, No. 3 (48), pp. 36-42.

⁶ Reiljan, J., Henrikus, M., Ivanov, A. (2000). Key issues in defining and analyzing the competitiveness of a country. Tartu University Press.

I risultati hanno evidenziato come il miglioramento del sistema logistico a supporto della competitività e della crescita economica di un territorio, non sia più un tema correlato solo alla questione dello sviluppo delle infrastrutture di trasporto, bensì anche – e sempre più – alla **tipologia di servizio (qualità e quantità) disponibile sulle infrastrutture**⁷.

La capacità di gestire la mobilità, i flussi di traffico e i colli di bottiglia, la tracciabilità in tempo reale dei percorsi e, più in generale, la capacità di gestire le informazioni del viaggio, rappresentano elementi essenziali per rendere il sistema logistico più efficiente, competitivo e sostenibile.

1.2. PERCHÉ IL SETTORE LOGISTICO È STRATEGICO PER L'ITALIA

Da tempo si assiste a una crisi prolungata che ha messo sotto pressione il sistema economico-produttivo e i bilanci pubblici⁸.

Le possibilità di azione da parte delle imprese e dei policy maker sono limitate dai vincoli di spesa a livello nazionale, di impresa e di singolo cittadino.

Pertanto le richieste di attenzione al settore logistico – siano esse attinenti all'implementazione di procedure di semplificazione, all'adozione di best practice o relative agli investimenti per lo sviluppo – seppur valide e aventi una logica economica, possono scontrarsi con le richieste avanzate da altri settori economici, anch'essi in sofferenza e aventi urgenti necessità.

10

È fondamentale quindi, per le istituzioni del Paese e per i decisorii, indirizzarsi in modo focalizzato su temi e settori che, a fronte del ruolo che ricoprono nel nostro sistema economico, sono in grado di promuovere una spinta propulsiva che, a cascata, produca benefici sull'intero sistema economico. In altre parole è necessario **adottare un criterio di priorità basato sulla “rilevanza strategica per il Paese”**.

⁷ Navickas, V., Sujeta L., Vojtovich S. (2011). Logistics systems as a factor of country's competitiveness, economics and management, N.16.

⁸ Rispetto ai massimi pre-crisi (valori 2007), il PIL italiano è diminuito di oltre l'8,5%, i consumi del 7,6%, gli investimenti di quasi il 28% e la produzione industriale di oltre il 23%.

A tal proposito è importante rispondere alla seguente domanda: “*la logistica è strategica per l'Italia?*”.

In generale, un settore è definito strategico se si caratterizza, in modo distintivo rispetto ad altri, nei seguenti aspetti:

1. produce beni o servizi primari per i bisogni e le necessità della popolazione e delle imprese;
2. produce beni o servizi legati direttamente alla produzione di beni e servizi considerati primari;
3. produce beni o servizi senza i quali una parte considerevole di tutte le altre produzioni e attività economiche non potrebbe avvenire.

Inoltre, fatta salva la teoria della specializzazione produttiva che evidenzia come territori e Paesi sviluppino attività che nel tempo producono beni e servizi con vantaggi competitivi rispetto ad altri, un settore è strategico se contribuisce direttamente, o indirettamente attraverso la filiera, ad una parte significativa del reddito, dell'occupazione e del valore aggiunto nazionale.

La strategicità di un settore ha infine un ulteriore contenuto che investe il ruolo del Paese e si manifesta nei rapporti internazionali e nel posizionamento geopolitico, abilitando la possibilità nel tempo di modificare le relazioni politiche tra Paesi, l'intensità degli scambi commerciali e i flussi di informazioni.

La strategicità del sistema logistico per l'Italia emerge sotto differenti aspetti tra loro strettamente interrelati:

1. è un settore che **produce servizi senza i quali una parte importante delle attività economiche non potrebbero realizzarsi**;
2. rappresenta **l'asset distributivo del Paese e di posizionamento dei prodotti e della manifattura italiana**, a cui garantisce accesso ai mercati internazionali e ai consumatori stranieri, favorendo quindi la penetrazione dei prodotti italiani nel mondo;
3. se adeguatamente sviluppato e sostenuto con politiche volte a favorire l'ammodernamento e l'innovazione tecnologica, consente di **mantenere un presidio strategico (“sovranità”) nelle interconnessioni e nei collegamenti tra territori e Paesi**, senza dipendere da altri operatori “esterni” per l'interconnettività con il resto del mondo (che è alla base dello sviluppo di creatività e innovazione, oltre che elemento generatore di *business* e opportunità).

Il sistema logistico, inoltre, gestisce una parte considerevole del valore aggiunto che viene creato nelle aziende manifatturiere lungo la *value chain*. Infatti, la possibilità di gestire il prodotto dalla fase iniziale di produzione a quella distributiva e, infine, di *reverse logistic* (recupero e riciclo), permette di estrarre tutto il valore aggiunto generato dalla manifattura e dal sistema-Paese.

Attualmente, la gestione non ottimizzata dei flussi logistici e la fruizione di questa tipologia di servizi da aziende straniere, non consente di catturare tutto il valore aggiunto prodotto, ma solamente quello che si realizza nelle fasi di produzione o industrializzazione.

Inoltre l'Italia ha nell'ambito europeo un vantaggio competitivo – che deriva dalla posizione geografica, centrale nel Mediterraneo e di transito per quasi tutti i più importanti mercati di destinazione delle merci in Europa – che oggi è **solo in parte sfruttato**. Tale vantaggio potenziale si rileva sui collegamenti di breve e medio raggio come quelli nazionali, intercomunitari e infra-mediterranei.



Figura 1 – Principali rotte marittime internazionali e posizionamento dell'Italia; intensità dei flussi sulla rotta: rosso scuro=min; giallo=max

Per i motivi sopra esposti possiamo affermare che **la logistica è un asset strategico per il recupero di competitività economica del Paese e per il futuro sviluppo in ottica sostenibile**.

La centralità del sistema logistico, inoltre, emerge con forza in quanto un aumento di efficienza del sistema stesso consente, *in primis*, di diffondere i benefici a tutto il sistema economico che utilizza i servizi offerti

dalla logistica e, secondariamente, aiutando il sistema logistico-sistema a diventare (e ad essere considerato), non più solo un servizio, ma una vera e propria industria.

Il ruolo di distribuzione e la capacità di offrire servizi di posizionamento delle merci da parte della logistica è fondamentale per un Paese come l'Italia, a fronte del fatto che oggi, più che mai, una parte importante del riequilibrio economico in atto fa leva sulla capacità di penetrazione sui mercati esteri delle imprese esportatrici. Quest'ultime, infatti, mantengono i livelli occupazionali e di reddito nonostante la contrazione del mercato interno contribuendo, in modo strutturale, a riequilibrare la bilancia commerciale del Paese che per anni ha registrato importazioni superiori rispetto alle esportazioni, con conseguente perdita di potere d'acquisto interno.

A livello complessivo, emerge come l'inadeguatezza dell'attuale sistema logistico di cui si dirà anche al paragrafo successivo, insieme all'alto livello di tassazione e all'inefficienza della burocrazia, sia **uno degli elementi che maggiormente scoraggia gli imprenditori e le imprese**, soprattutto multinazionali, ad investire in Italia⁹.

È necessario agire su questo settore come condizione per recuperare competitività attuale e prospettica del sistema-Paese.

Note positive e che fanno ben sperare per il futuro, riguardano il crescente riconoscimento, soprattutto negli ultimi anni, del ruolo della logistica e della filiera industriale che su di essa insiste.

Un segnale importante è la pubblicazione nel 2012 del “Piano Nazionale della Logistica 2012-2020”, che indica le politiche da seguire nelle diverse modalità di trasporto a livello nazionale e locale, richiamando l'attenzione sulle necessità di indicare gli interventi puntuali necessari ad accrescere la competitività e soddisfare le esigenze di una domanda di trasporto in crescita e diversificata.

Con il “Piano Nazionale della Logistica 2012-2020”, il settore è stato **inserito per la prima volta tra le priorità nazionali**, riconoscendo che le diseconomie prodotte dall'assenza di un'offerta logi-

⁹ Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Piano Nazionale della Logistica 2012-2020, 2012.

stica e infrastrutturale adeguata determinano, oltre ad una forte incidenza sui consumi energetici:

- un danno per il Paese di circa **50-60 miliardi di Euro all'anno**, con una perdita di oltre 3 punti base di PIL potenziali;
- la **mancata creazione di circa 500.000 posti di lavoro** diretti nel comparto della logistica e dei trasporti;
- il trasferimento ad operatori esteri di attività ad alto valore aggiunto.

Oggi in Italia, le attività logistiche come i trasporti e lo stoccaggio, impattano per il 10-15% sul costo del prodotto finito¹⁰, **con valori superiori al 10% rispetto alla media Europea**¹¹.

Anche sul lato dei consumi delle famiglie si evidenzia l'impatto del comparto trasporti e logistica, in quanto circa il 13,2% del bilancio delle famiglie è destinato a beni e servizi ad essi connessi¹².

Le cause principali dell’“emergenza logistica” del Paese, possono essere in gran parte ricondotte alla crescita del trasporto su gomma e all’assenza di un’organizzazione efficiente della distribuzione, alla scarsa utilizzazione dell’offerta ferroviaria, ai tempi di attesa per le operazioni di carico e scarico della merce per la disponibilità sui noli portuali, alla saturazione di alcune direttive e, in generale, per l’elevata carenza di interazioni nel sistema logistico ad esempio tra porto-retroporto-centro logistico o intermodale e trasportatori.

1.3. I LIMITI ATTUALI DEL SISTEMA LOGISTICO ITALIANO

14

Il contributo della logistica nell’economia italiana è considerevole sia in termini occupazionali/sociali, sia in termini economici e di produzione di valore aggiunto.

Se a livello europeo il settore impiega direttamente 10 milioni di persone (4,5% dell’occupazione totale) e genera il 4,6% del Prodotto Interno Lordo, in Italia il contributo si attesta a circa **85 miliardi di Euro**, pari al 5% del valore aggiunto nazionale¹³, livello quindi superiore alla media europea.

10 “La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile”, EU, 2006.

11 Confetra 2011.

12 Eurostat, 2013.

13 Elaborazioni TEH-A su dati ISTAT, marzo 2014.

Oltre alle dimensioni importanti, il settore si è rivelato anche tra quelli più dinamici. Nel corso dell'ultimo anno (2013) la logistica italiana ha registrato numeri in aumento, in controtendenza con l'andamento economico generale, in contrazione dell'1,9%. Il traffico merci stradale è infatti aumentato, rispetto al 2012, del 3,4% per le spedizioni internazionali e dello 0,8% per quelle nazionali; è aumentato anche il cargo aereo che ha registrato un +2,1% e il traffico merci container navale che ha registrato un aumento del 4,3%. L'incremento dei traffici si è tradotto, sempre rispetto al 2012, in un aumento del fatturato per gli autotrasportatori nazionali dello 0,5% e per gli autotrasportatori internazionali del 2,6%¹⁴.

Guardando però alle tendenze di medio periodo, è da segnalare che negli ultimi anni un tendenziale deterioramento della competitività, ha limitato la capacità di sviluppo della filiera logistica e il suo contributo alla produzione di ricchezza nazionale: il settore valeva infatti oltre 100 miliardi di Euro nel 2009, pari a circa il 7% del PIL italiano¹⁵.

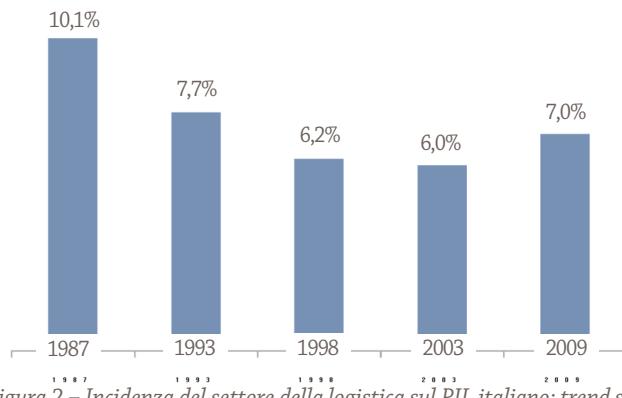


Figura 2 – Incidenza del settore della logistica sul PIL italiano: trend storici.

Fonte: rielaborazione TEH-A su dati Confebra, 2011

15

Un indicatore internazionale – posti i limiti intrinseci di questo tipo di strumenti – per valutare l'efficienza comparata del sistema logistico italiano con quello degli altri Paesi, è il *Logistics Performance Index* (LPI) che viene pubblicato dalla Banca Mondiale con la collaborazione degli operatori logistici e dei principali esperti del mondo accademico¹⁶. L'obiettivo dell'indicatore è evidenziare, per ogni Paese, i *gap* di competitività e aiutare i *policy maker* nella formulazione di iniziative ed

14 Confebra, Nota Congiunturale sul Trasporti Merci, gennaio-dicembre 2013, marzo 2014.

15 Confebra, note congiunturali 2012-2013.

16 World Bank, Connecting to compete, trade and logistic in global economy, 2014.

azioni volte a colmarli. È ampiamente dimostrato infatti (cfr. quanto sopra detto), che un *network* logistico globale e competitivo rappresenta, nelle economie moderne, la struttura portante dei commerci internazionali e che il suo miglioramento impatta positivamente sull'attività economica aggregata.

La Banca Mondiale ha evidenziato come, a parità di reddito pro-capite, i Paesi con una migliore prestazione logistica sperimentano una **maggiore crescita**, nella misura dell'1% del Prodotto Interno Lordo e del 2% nell'interscambio commerciale.

Questi numeri – in particolare quelli relativi all'interscambio commerciale – sottolineano l'importanza prioritaria dell'ottimizzazione logistica per l'Italia, alla luce della sua economia caratterizzata da imprese esportatrici nel settore manifatturiero, che hanno necessità di raggiungere mercati, anche lontani, dove esiste una domanda crescente delle nostre produzioni.

In quest'ottica, il *network* logistico coinvolge una serie di attività essenziali quali lo stoccaggio, il trasporto, il *groupage*, ecc., che **devono essere gestite in ottica efficiente** per non disperdere competitività e produzione di ricchezza.

La gestione ottimizzata dei flussi del sistema logistico, il *track* e *tracing* della merce, l'allineamento dei tempi delle differenti piattaforme e infrastrutture (centri intermodali, porti, aeroporti, stazioni, centri di stoccaggio, ecc.), lo smistamento della merce, diventano essenziali e possono essere realizzati solamente attraverso la **condivisione e l'interscambio delle informazioni sul sistema stesso**.

Il miglioramento e il potenziamento del sistema logistico non può far perno solamente – come avvenuto tipicamente in passato – sulla dimensione infrastrutturale, cioè sull'"hardware", ma deve basarsi anche sulla componente "software", cioè sulla gestione delle informazioni, dei flussi di traffico e dei servizi che possono essere offerti e utilizzati sul sistema stesso.

È il servizio di trasporto e la qualità dello stesso che caratterizzano in modo significativo il sistema logistico; una dotazione adeguata di infrastrutture è la condizione necessaria – ma non sufficiente – per disporre di un sistema all'avanguardia e, in quest'ottica, si configura dunque come un fattore abilitante e non come leva di competitività.

Il *Logistics Performance Index* tiene in considerazione aspetti legati alla componente *hardware* e aspetti legati alla componente *software*. L'indicatore analizza 160 Paesi e sintetizza i risultati su 6 aree di valutazione complementari tra di loro, cinque delle quali dipendono dalla gestione efficiente delle informazioni, del loro interscambio tra diverse piattaforme e dei flussi di traffico¹⁷.

Dalle analisi, l'Italia rientra nella categoria dei Paesi "*logistic friendly*", cioè quei Paesi ad alta *performance* logistica che, per la maggior parte, sono appartenenti al cluster mondiale dei Paesi ad alto reddito.

All'interno del gruppo dei migliori Paesi al mondo dal punto di vista logistico, l'Italia si colloca al 20° posto¹⁸, dietro ai più stretti *competitor* per i flussi di destinazione delle merci o per i transiti in Europa, come Spagna, Francia, Olanda e Germania.

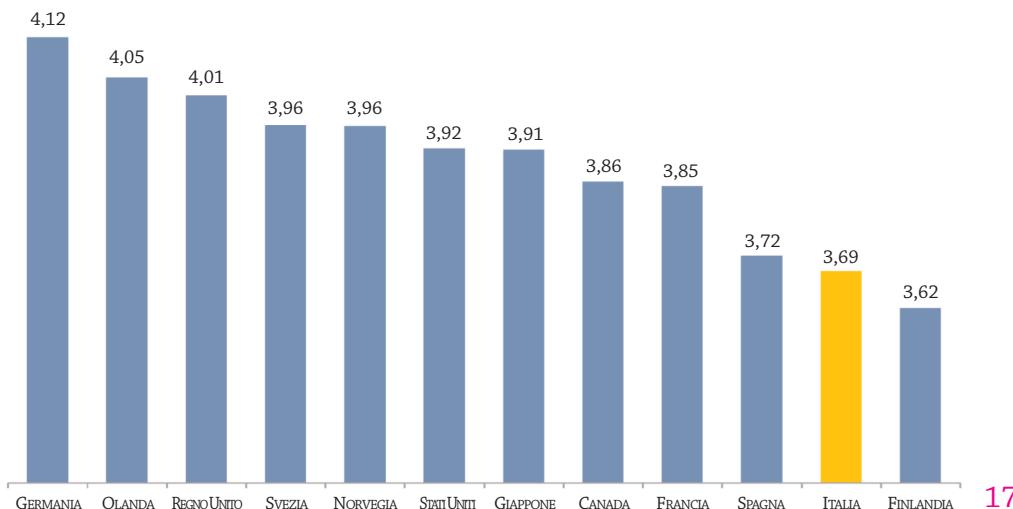


Figura 3 – Logistic Performance Indicator. Fonte: rielaborazione TEH-A su dati Banca Mondiale, 2014

17

17 Più in dettaglio, in riferimento agli elementi software, l'LPI misura: la frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti; la capacità di tracing e tracking delle spedizioni; la qualità e la competenza del servizio logistico offerto; la presenza di trasporti internazionali; l'efficienza del sistema delle dogane. Con riferimento agli elementi hardware invece, l'indice misura la dotazione di infrastrutture nel Paese.

18 Per omogeneità abbiamo escluso i Paesi che non rappresentano competitori logistici diretti dell'Italia (ad es. Taiwan, Australia) e le città stato (ad es.: Hong Kong e Singapore).

Questo posizionamento è dovuto ad una minore *performance* su alcune dimensioni chiave. Ad esempio, relativamente alla puntualità con cui le spedizioni raggiungono i destinatari, il Paese è al 22° posto a livello mondiale, mentre circa la qualità complessiva del servizio si colloca (23° posto) dietro ai principali Paesi di riferimento europei.

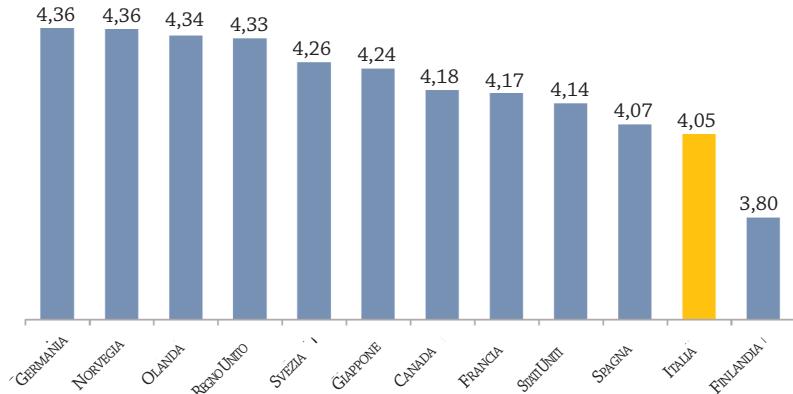


Figura 4 – Frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti. Fonte: rielaborazione TEH-A su dati Banca Mondiale, 2014

Migliore è invece la *performance* in tema di tracciabilità e rintracciabilità della merce e dei mezzi di trasporto, dove l'Italia occupa la 14° posizione, scavalcando la Spagna, e avvicinandosi a Germania, Francia e Olanda.

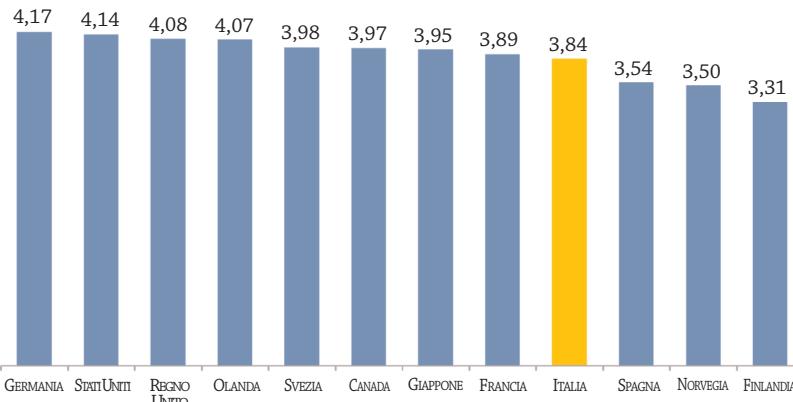


Figura 5 – Tracking e tracing delle spedizioni.
Fonte: rielaborazione TEH-A su dati Banca Mondiale, 2014

In sintesi l'Italia è tra i Paesi definiti "*logistic friendly*", quindi ad alta *performance* logistica, ma – all'interno del gruppo dei migliori presi come riferimento per il confronto – occupa posizioni arretrate. Emerge un ritardo in particolare **fronte degli elementi software del sistema logistico**, come ad esempio la capacità di coordinamento degli attori del sistema, la digitalizzazione e lo snellimento delle pratiche che facilitano e supportano lo scambio e la condivisione delle informazioni tra gli operatori logistici.

1.4. LE PREVISIONI DI TRAFFICO AL 2030 E LE NECESSITÀ DI ADEGUAMENTO DEI SISTEMI LOGISTICI

Abbiamo fin qui analizzato, quantitativamente e qualitativamente, i fattori che rendono la logistica un asset strategico per l'Italia e gli attuali divari del nostro sistema rispetto ai principali Paesi di riferimento. Questi due elementi acquisiscono una maggiore rilevanza se inquadrati all'interno di un **contesto di crescita dei traffici a tutti i livelli**: domestici/nazionali; intra-EU; internazionali.

È infatti opinione condivisa dalle principali organizzazioni, che la mobilità delle merci (oltre che delle persone), grazie all'intensificazione delle interrelazioni dei sistemi economico-produttivi globali, è destinata ad aumentare a **ritmi estremamente sostenuti**, questo al di là degli effetti contingenti della crisi (in parte già riassorbiti).

Secondo il *Transport Outlook* dell'OECD, il trasporto merci nelle economie avanzate del mondo è previsto in crescita tra il 50% e il 130% da qui al 2050.

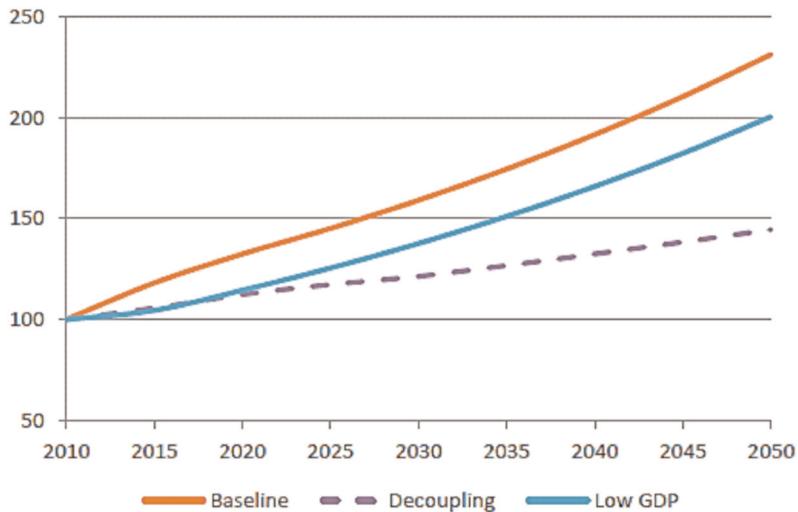


Figura 6 – Previsioni di crescita del traffico merci nei Paesi OECD; scenari di riferimento: base (baseline), disaccoppiamento tra crescita economica e traffico merci (decoupling), bassa crescita economica (Low GDP). Fonte: OECD, 2012

La Commissione Europea¹⁹ negli ultimi anni ha realizzato diversi studi in collaborazione con università, centri di ricerca e società specializzate nelle analisi trasportistiche²⁰, per stimare l'andamento futuro dei traffici all'interno dell'Europa²¹. Si presentano in sintesi i risultati degli studi e degli scenari simulati per stima dell'andamento futuro dei traffici.

Nello scenario di base (*baseline scenario*²²) **il trasporto merci è previsto aumentare del 50% entro il 2030**²³.

20

Le stime al 2020 indicano per il trasporto merci un incremento medio annuo dell'1,9%, mentre per il trasporto passeggeri dell'1,4%²⁴. Quelle relative al periodo 2020-2030, invece, indicano un incremento medio per il trasporto merci dell'1,6% all'anno nello scenario di base e

19 DG – TREN, Mobility and Transport.

20 Institute for Transport Studies, University of Leeds Leeds, UK; ISIS, Institute of Studies for the Integration of Systems, Rome, Italy; Mcrit Srl Barcelona, Spain; BMT Transport Solutions, Hamburg, Germany; DTU-Transport, Department of Transport, Technical University of Denmark, Lyngby, Denmark; Institute for Regional Research, Christian Albrechts University, Kiel, Germany; Systema, Systems Planning and Management Consultants, Athens, Greece.

21 Per le simulazioni sono stati utilizzati sia modelli già sviluppati e testati in altri contesti, sia modelli sviluppati ad hoc e dalla Commissione Europea quali PRIMES, TRANSTOOLS, PRIMES-TREMOVE transport model, TREMOVE e GEM-E3.

dell'1,95% nello scenario di alta crescita (*high growth scenario*). Per il trasporto passeggeri, sempre nel periodo 2020-2030, l'incremento medio è previsto attestarsi all'1,3% all'anno nello scenario di base e all'1,8% nello scenario di alta crescita.

Nel caso in cui si verificasse la piena realizzazione delle reti di trasporto TEN–Trans European Network, le stime al 2020 indicano un incremento maggiore del traffico sia rispetto allo scenario di base, sia rispetto allo scenario ad elevata crescita. Nello specifico, con la realizzazione delle reti TEN, l'incremento medio annuo fino al 2030 del trasporto merci si attesterebbe al 2,1%.

| Trasporto merci | Scenario di Base (al 2020) | Scenario di base (2020-2030) | Scenario alta crescita (2020-2030) | Scenario TEN (al 2030) |
|---------------------------------|----------------------------|------------------------------|------------------------------------|------------------------|
| Tasso di incremento medio annuo | +1,9% | +1,6% | +1,95% | +2,1% |
| Crescita cumulata al 2030 | n.d. | +50% | +58% | +68% |

Figura 6 – Previsioni di crescita del traffico merci nei Paesi OECD; scenari di riferimento: base (baseline), disaccoppiamento tra crescita economica e traffico merci (decoupling), bassa crescita economica (Low GDP). Fonte: OECD, 2012

Pertanto, se le reti TEN fossero realizzate nei tempi e nelle modalità previste si stima per il trasporto merci nell'area EU un incremento del 68% entro il 2030²⁵.

Queste previsioni, che evidenziano come il settore crescerà in modo considerevole nel prossimo futuro, indicano chiaramente come sia essenziale dotarsi di un sistema logistico efficiente per agganciare la crescita e catturare il valore aggiunto prodotto e, secondariamente, per diffondere gli effetti benefici all'intero sistema economico.

22 Costruito utilizzando il modello TRANSTOOLS.

23 Anno base di riferimento delle analisi è il 2007.

24 Incrementi medi annui comprensivi di tutte le modalità di trasporto.

25 DG-TREN, TRANSvisions, Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon, 2009.

Per l'Italia le previsioni indicano nei **prossimi 20 anni un aumento del 50% della domanda di mobilità**, con picchi di oltre l'80% previsti per il trasporto merci (si ricorda che l'aumento di traffico nel sistema negli ultimi 10 anni è stato del 30%)²⁶.

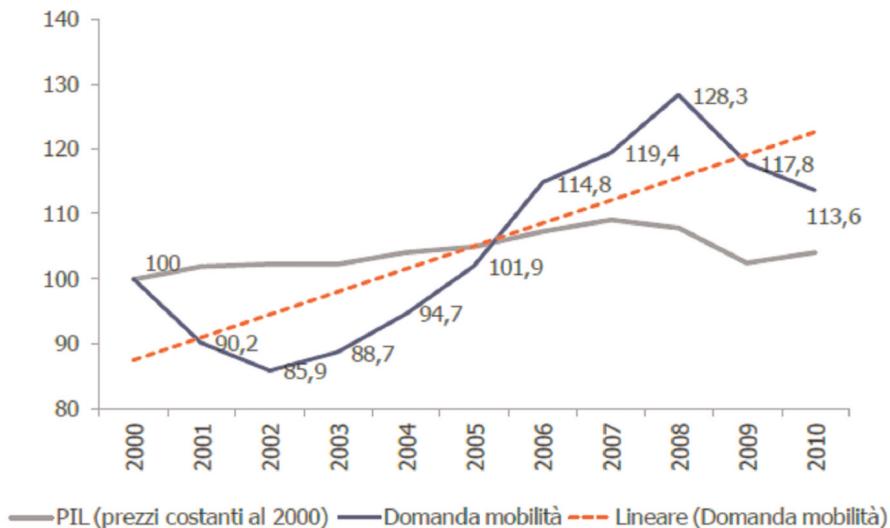


Figura 8 – Domanda di mobilità in Italia, numeri indice: anno 2000=base 100;
trend storici. Fonte: rielaborazione The European House –
Ambrosetti su dati ISFORT, 2012

Tutto questo impatterà significativamente sulla capacità degli attuali sistemi logistici e di trasporto e sulle esternalità di questi in termini di costi, efficienza e tempi di percorrenza, sicurezza e impatti ambientali e sociali.

1.5. CONSIDERAZIONI DI SINTESI

L'Italia può recuperare il divario di competitività logistica rispetto ai principali *competitor* europei²⁷ (Paesi del Nord, Germania e Francia) valorizzando appieno e in modo stabile anche il suo vantaggio competitivo dato dal posizionamento geografico: gli ambiti su cui agire sono la dotazione infrastrutturale e la gestione dei servizi di trasporto.

In relazione al primo ambito, quello infrastrutturale, dove si è tipicamente concentrata l'azione in passato, esistono dei problemi noti, alcuni dei quali acuiti dalla crisi contingente: difficoltà a trovare modalità di finanziamento alternative a quella pubblica, tempi delle realizzazioni, accettabilità sociale delle opere.

Agire sui servizi di trasporto disponibili sulla infrastruttura stessa, può invece permettere di **realizzare in breve tempo e con costi contenuti, miglioramenti importanti**.

È in questa direzione che si è iniziato a procedere negli ultimi anni, quando si è capito che la gestione efficiente di un sistema logistico si è gradualmente spostata dalla dotazione infrastrutturale, all'ottimizzazione dei servizi di trasporto e delle informazioni.

Realizzare o potenziare una infrastruttura, non significa automaticamente migliorare il trasporto nel territorio di riferimento; sono invece i servizi disponibili (quantità e qualità) sulla infrastruttura stessa, che possono realizzare sostanziali miglioramenti nel sistema e nelle reti, anche a stock di infrastrutture dato. Si tratta di un fondamentale **cambio di paradigma**: dalla “politica dell’offerta” alla “politica della domanda”.

²⁷ In Germania circa 2,2 milioni di persone lavorano nella logistica, contro circa 1 milione dell’Italia che, seppur caratterizzata da un’economia più piccola e posizionata su canali logistico-commerciali differenti, ha anch’essa delle possibilità di sviluppo non minori a quelle tedesche. Infatti la Germania presenta il 120% in più di occupazione nel settore della logistica, ma è caratterizzata da un’economia che è superiore del 60% rispetto a quella italiana e da una popolazione che è superiore del 35% rispetto all’Italia (Fonte: elaborazioni The European House – Ambrosetti su dati Eurostat, 2014).

Questo passaggio è particolarmente importante nel momento attuale in cui alle difficoltà di finanziamento pubblico e alle crescenti contestazioni verso le nuove infrastrutture, fanno da contraltare le esigenze di efficienza delle imprese.

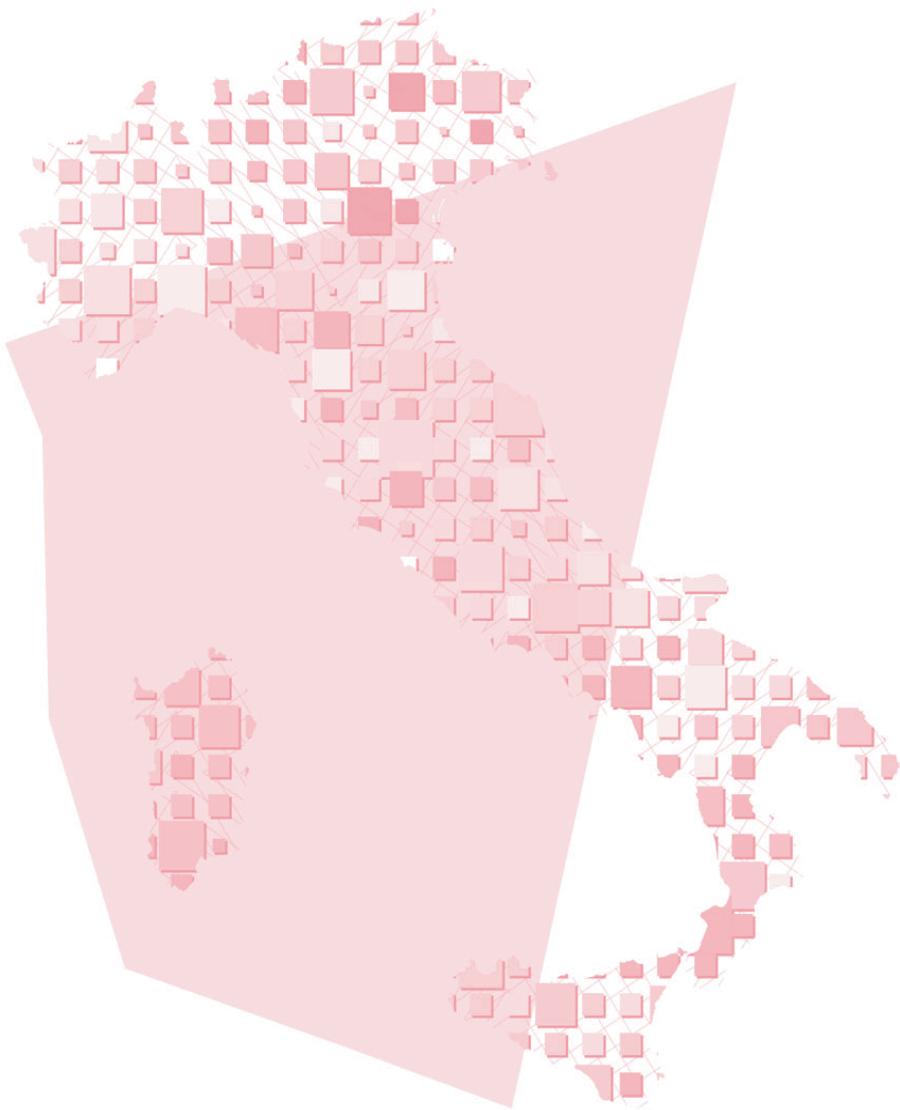
La complessità e l'importanza di questi temi richiede un deciso salto quali-quantitativo dell'azione strategica del Paese.

Occorre porre al centro alcune scelte fondamentali che i *decision maker* sono chiamati a fare, focalizzandosi – con grande concretezza – sulle prospettive e sulle necessità operative del sistema, sulle caratteristiche della domanda che andrà soddisfatta, sulle direttive strategiche di sviluppo, sulle possibilità concrete di intermodalità e di integrazione della filiera.

2



LA “PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE”: VISIONE D’INSIEME



Alla luce del contesto di riferimento italiano sopra illustrato, una delle soluzioni adottabili in **breve tempo e con ampio margine di penetrazione tra gli operatori**, è dotare il sistema logistico nazionale – anche sulla scorta delle possibilità offerte dall’evoluzione delle tecnologie ICT – di strumenti telematici, flessibili e integrabili tra loro, in grado di migliorare la pianificazione, la progettazione, l’esercizio, la manutenzione e la gestione dei sistemi di trasporto²⁸.

Una importante iniziativa, in tal senso – che sta trovando concreta attuazione – è quella lanciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l’ideazione della **“Piattaforma Logistica Nazionale” e la costituzione di UIRNet SpA**²⁹ quale soggetto adibito alla sua realizzazione e implementazione.

La Piattaforma Logistica Nazionale è un sistema tecnologico-telematico concepito per concentrare dati ed erogare servizi di sistema a tutti gli operatori e stakeholder della logistica e dei trasporti (porti, interporti, centri logistici, piastre, ecc.), connotandosi come piattaforma di riferimento di interconnessione e di gestione dei dati e dei processi ad essi relativi.

La Piattaforma Logistica Nazionale, definita nelle sue caratteristiche fondamentali dal D.M. n. 18T del 20 giugno 2005, è stata istituita con l’obiettivo di migliorare l’efficienza e la sicurezza nel sistema logistico italiano e di rendere “intelligenti” i nodi logistici nazionali attraverso:

- la modulazione dei flussi di merci sulla rete;
- la modulazione dei servizi logistici nei centri di scambio modale.

28 Si fa riferimento ai cosiddetti Intelligence Transport Systems (ITS).

29 UIRNet S.p.A. (www.uirnet.it) è una “società legale”, intendendosi per tale una società che nasce per iniziativa e volontà della Legge, a cui è stata affidata la realizzazione di una missione pubblica, consistente nella realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale, per il tramite di partner industriali e/o commerciali selezionati a seguito di procedura di evidenza pubblica. Allo stato attuale, UIRNet S.p.A. è partecipata dai principali attori del sistema logistico italiano e dai primari player industriali nazionali.

Permettendo un'interazione continua e *smart* tra chi gestisce le infrastrutture viarie e logistiche, chi trasporta la merce, chi la carica/scarica e chi la controlla (ad es.: l'Agenzia delle Dogane), la “Piattaforma” può dare un contributo sostanziale alla riduzione del ritardo logistico dell'Italia e alla promozione di un sistema moderno e integrato.

L'architettura logica della “Piattaforma” è pensata per **adattarsi alle peculiarità e alle esigenze della filiera logistica italiana**, fortemente frammentata, con una preponderanza del trasporto su gomma (oltre il 71% del totale³⁰), caratterizzata da una forte presenza di veicoli “conto proprio” di piccole dimensioni³¹, articolata in una complessa rete di porti ed interporti distribuiti sul territorio³² e con un basso grado di intermodalità.

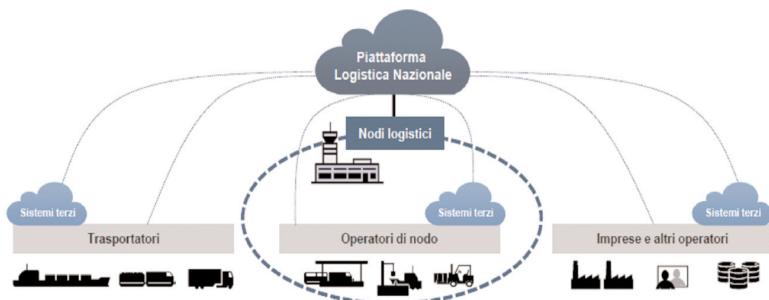


Figura 9 – Piattaforma Logistica Nazionale e interazioni con la filiera della logistica

La Piattaforma Logistica Nazionale è inserita dal 2012 nel **programma nazionale delle infrastrutture strategiche** (legge n. 443 del 2001) e sono attesi dalla sua implementazione miglioramenti di efficienza strutturale per **circa 2,5 miliardi di Euro all'anno**.

30 Il rimanente è suddiviso per il 4% per via treno, il 24% per via mare e meno dell'1% per via aereo.

31 Ad oggi sono presenti in Italia oltre 4 milioni di mezzi per il trasporto merci su gomma, di cui circa l'12% dei mezzi fa capo a compagnie di autotrasporto, mentre il rimanente è di “conto proprio”, cioè piccole società con un parco veicoli di meno di 10 unità.

32 Si contano 24 porti, estesi per 415 km e con 1.760 accosti; i primi 5 scali (Gioia Tauro, Genova, La Spezia, Livorno, Cagliari) gestiscono circa il 40% del traffico nazionale. Sono inoltre attivi sul territorio 26 inter-porti, oltre ad altri in fase di avvio. Fonte: «Il trasporto merci in Italia», Ministero dell'Ambiente e della Salute, 2013.

A tale stima diretta, si aggiungono ulteriori impatti indiretti almeno a due livelli:

- a) operativo;
- b) di gestione strategica-Paese della logistica.

Tra i primi, uno dei più importanti, è la possibilità di “sbottigliare i nodi” del sistema logistico e ridurne la congestione, rendendo i flussi più certi e sicuri, con tempi di transito e di giacenza delle merci chiari e definiti e con costi competitivi di movimentazione delle stesse.

Tra i secondi, si concretizza la possibilità di creare un **quadro informativo completo** sull'intero sistema logistico nazionale (oggi parziale e frammentato), in grado di aumentare il livello di sicurezza delle merci, degli operatori e dei cittadini e di consentire una migliore programmazione degli interventi infrastrutturali necessari.

2.1. IL PROGETTO: ORIGINI E PRINCIPALI TAPPE DI SVILUPPO

UIRNet SpA, società nata nel 2004 per iniziativa di Legge, è il soggetto attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a cui è stata affidata la missione di realizzare e gestire l'implementazione della “piattaforma telematica per la rete logistica nazionale” (Piattaforma Logistica Nazionale).

Il progetto, come detto, è stato lanciato con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la sicurezza del sistema logistico italiano, favorendo l'interconnessione dei nodi di interscambio modale a 360 gradi.

29

Nel contesto della logistica e dei trasporti, l'adozione di soluzioni informatiche innovative e di tecnologia avanzata (ad es.: localizzazione satellitare di *tracking & tracing* e di interscambio dati), ha consentito ai grandi integrated carrier di massimizzare l'efficienza e la qualità del servizio offerto.

Ciò ha costituito un significativo elemento differenziante, ma solo relativamente alla nicchia del mondo della logistica rappresentata dagli operatori più grandi e integrati.

L'obiettivo della "Piattaforma" è offrire questi servizi all'intero mondo della logistica per fornire le possibilità a tutti gli operatori di cogliere le opportunità strategiche e di migliorare l'efficienza e la sicurezza dei propri processi.

La visione sottostante è la creazione di un **sistema nazionale di rete infrastrutturale aperto** a cui si possano collegare le piattaforme tecnologiche locali e quelle autonomamente sviluppate o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche, il tutto senza introdurre modifiche di mercato e senza privilegiare l'una o l'altra categoria di operatori.

L'iniziativa si rivolge inizialmente alla "base" del mondo del trasporto, al fine di rendere di immediato utilizzo – e con particolare attenzione all'economicità e alla facilità d'uso – gli strumenti necessari per lo sviluppo di un sistema di comunità e di *standard* condivisi, elementi imprescindibili per uno sviluppo integrato della logistica.

La "Piattaforma" è stata pensata per regolare inizialmente l'interazione tra aziende di trasporto e operatori di nodo (committenti, magazzini, terminalisti, spedizionieri, Multimodal Transport Operator - MTO), con una focalizzazione particolare sul trasporto merci su gomma.

In questo contesto, nel 2011 UIRNet ha lanciato una sperimentazione dei servizi della "Piattaforma" sul nodo di Genova-Voltri Terminal coinvolgendo in modo gratuito circa 850 aziende di trasporto per un totale di 11.100 mezzi pesanti. I test svolti hanno evidenziato la funzionalità dei servizi e l'appetibilità degli stessi presso gli utilizzatori finali³³.

Il programma di implementazione della Piattaforma prevede la messa in esercizio per il 2015, con un obiettivo incrementale di sviluppo al 2018 per tutte le modalità logistiche.

33 Alla fine della fase di sperimentazione si è registrato un miglioramento notevole dei tempi di accesso al nodo e una migliore efficienza delle operazioni di accettazione dei trasportatori all'ingresso del terminal portuale.

Il modello di implementazione prevede l'affidamento della Piattaforma Logistica Nazionale **in concessione per 20 anni ad un soggetto terzo** (Gestore) – selezionato con gara pubblica secondo criteri di competenza e affidabilità – che avrà l'obbligo di garantire l'aggiornamento e lo sviluppo della stessa e la commercializzazione dei servizi, sotto il controllo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di UIRNet SpA.

2.2. I SERVIZI DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE

La Piattaforma Logistica Nazionale prevede, in logica modulare, tre categorie di servizi (rif. Fig. 11), integrabili tra loro e tra i sistemi esistenti in ambito logistico e fruibili tramite interfaccia *web* o *machine to machine*:

1. **Servizi core**, che forniscono le funzionalità di base essenziali per tutti gli altri servizi.
2. **Servizi aggiuntivi**, cioè funzionalità evolute basate e abilitate basate sui servizi core e sui dati da questi prodotti (analisi percorsi, intelligence, ecc.).
3. **Servizi personalizzabili**, pensati per rispondere alle esigenze di specifici territori (nodi, aree geografiche delimitate, ecc.) o filiere (collegate a degli specifici trasporti).

| Tipologia di servizio | Caratteristiche | Nome servizio |
|------------------------|--|--|
| Servizi core | Forniscono funzionalità di base essenziali per tutti gli altri servizi | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Smart Truck (per gestione flotte con info <i>real time</i> su strade e altri attori) ▪ Control Tower (per ridurre tempi di accettazione, operazioni carico/scarico, appuntamenti intermodali) ▪ Booking (per gestire le prenotazioni) ▪ Freight Taxi (per ridurre viaggi a vuoto reperendo carichi nell'intorno della propria posizione o lungo il percorso) |
| Servizi aggiuntivi | Sono funzionalità evolute basate sui servizi core e sui dati prodotti da questi (analisi percorsi, intelligence, ...) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gnoscere (per conoscere il comportamento dei flussi logistici) ▪ ID Card unica del trasporto (riconoscimento autisti all'ingresso dei nodi con strumento unico nazionale) ▪ Controllo accessi (per mettere in sicurezza i perimetri dei nodi logistici e identificare ogni ingresso) ▪ Corridoio doganale (per facilitare e differire i controlli doganali) ▪ Franchigia (per certificare i tempi effettivi di carico/scarico) |
| Servizi personalizzati | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Per territorio: per esigenze di tipologie di nodi/aree (ZTL, aree industriali,...) ▪ Per filiera: esigenze di specifici trasporti | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Servizi Nord-Est/Nord-Ovest ▪ Servizi porti transhipment ▪ Servizi aree di sosta ▪ Servizi City logistics ▪ Servizi Merci pericolose ▪ Servizi per Rifiuti speciali |

Figura 10 – Tipologie di servizi offerti dalla Piattaforma Logistica Nazionale

Con riferimento ai servizi *core* della Piattaforma Logistica Nazionale, l'offerta è rivolta a soggetti operativi ed istituzionali come le aziende di trasporto, le aziende di logistica, i gestori delle infrastrutture, le aziende produttive e le Autorità pubbliche.

Oggi questi servizi sono sviluppati e disponibili, in una logica di **massima scalabilità** per fare fronte alle necessità operative.

In prospettiva è previsto per il periodo 2014-2015 uno sviluppo di ulteriori moduli di servizio, tra questi:

- *Anagrafica Nazionale degli Autisti*, un unico centro di raccolta dei dati degli autisti ai fini di consentirne l'identificazione presso i centri merce;
- *Modulo gestione risorse di servizio*, con la programmazione e schedulazione dei servizi logistici;
- *App Mobile*, per poter usufruire dei servizi UIRNet in mobilità;
- *Modulo gestione aree sosta/buffer*, per gestire in sicurezza le aree di sosta, abilitando la possibilità di offrire nuovi servizi;
- *Modulo gestione merci pericolose*, per organizzare e controllare i trasporti su gomma delle merci pericolose;
- *Port Community System*, per organizzare la comunità portuale intorno a uno strumento di condivisione.

33

Tali nuovi moduli sono pensati per rispondere ad alcune esigenze strategiche della filiera logistica quali la sicurezza, l'interazione strutturata dei vari attori (spedizionieri e MTO, impianti industriali, grande distribuzione organizzata), la gestione delle aree di sosta, il controllo delle merci pericolose, oltre che il contrasto di fenomeni criminali come ad esempio il cabotaggio straniero.

BOX- I SERVIZI CORE DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE

Smart Truck. È rivolto alle aziende di trasporto e a chi deve organizzare e gestire un viaggio. Offre strumenti per il controllo di flotta che permettono di pianificare e gestire le missioni, calcolare il tempo d'arrivo e gestirne la documentazione, conoscere lo stato della viabilità e dell'operatività delle destinazioni. È previsto anche un modulo *dangerous goods*, per il controllo della documentazione delle merci pericolose.

Control Tower. Fornisce agli attori logistici informazioni in tempo reale, relative ai veicoli in viaggio verso un nodo della rete/altro punto di interesse, permettendo di indagare lo stato di un singolo mezzo in arrivo e visualizzarne la documentazione resa disponibile dai trasportatori, per poterla verificare prima del loro arrivo.

Booking. Offre ai nodi e agli operatori logistici la possibilità di condividere (logica di *community*), in modo integrato, le informazioni sulla Piattaforma Logistica Nazionale e di prenotare spazi, servizi e merci.

Freight Taxi. Permette ai fornitori dei servizi di trasporto di ricercare un carico e per i committenti di ricercare uno spazio di carico, proponendo le proprie offerte, anche con un sistema di *matching* automatico tra domanda e offerta di trasporto.

Corridoio Doganale Controllato. Garantisce il trasferimento delle merci dall'area portuale all'area per il controllo doganale/sdoganamento abilitata dall'Agenzia delle Dogane. Grazie alla creazione di un viaggio ed al suo monitoraggio in tempo reale è possibile trasferire via strada merce sottoposta a vincolo doganale garantendone le condizioni di sicurezza.

Alla luce dei servizi offerti, la Piattaforma Logistica Nazionale si pone con un ruolo di *hub* per favorire lo scambio di dati e garantire che le informazioni legate alla merce viaggino in modo telematico e, quindi, siano disponibili prima dell'arrivo della merce stessa.

La “Piattaforma” mira dunque a creare un **sistema aperto super partes – una infrastruttura dedicata alla logistica italiana** – non in concorrenza con le soluzioni di mercato (sistemi di gestione flotta, gestionali di magazzino e piazzale, ecc.) e in grado di erogare servizi a valore aggiunto per migliorare l’efficienza della filiera e dei suoi operatori attraverso:

- l’offerta di informazioni sui tempi di trasporto, sulle previsioni di arrivo e sulle situazioni anomale di traffico e su code ed incidenti (in modo da consentire le migliori decisioni per la pianificazione ed esecuzione dei viaggi);
- lo scambio di informazioni e dati fra operatori della logistica a favore di una maggiore integrazione;
- la riduzione dei tempi morti, facilitando il *workflow* del trasporto, gestendo il controllo accessi, lo scambio documentale e le pratiche di sdoganamento;
- la facilitazione della programmazione e dell’incontro della domanda e dell’offerta con attenzione ai trasporti intermodali e alle forme di trasporto più efficienti.

Dato l’obiettivo, il sistema tecnologico è sviluppato per garantire:

- la completa interoperabilità con gli operatori della logistica (ad es.: Dogane³⁴, trasportatori, terminalisti, ecc.);
- la fruibilità dei servizi su molteplici sistemi di gestione flotta privata e su sistemi di gestione operativa dei principali nodi territoriali;
- l’apertura dei servizi ad operatori nazionali/stranieri in tempi brevi.

34 UIRNet e Agenzia delle Dogane hanno dal 2008 un accordo di collaborazione che ha portato alla creazione del “Corridoio Doganale”, cioè la possibilità di trasportare su autocarri merce non sdoganata di cui UIRNet assicura l’integrità durante i viaggi tramite tracciamento dei veicoli.

2.3. LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE

Fino ad oggi UIRNet SpA ha portato avanti il programma di implementazione e messa in esercizio della “Piattaforma”, utilizzando in parte finanziamenti stanziati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed in parte da una quota di co-finanziamento apportata, avvalendosi di fornitori/partner tecnologici selezionati con apposite gare ad evidenza pubblica.

Ai fini dell'operatività a regime della “Piattaforma”, l'obiettivo è avere un **modello economico che renda auto-sostenibile il sistema**, questo per non pesare sulla finanza pubblica e al contempo garantire le risorse necessarie alla manutenzione e all'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura.

Il progetto prevede dunque, come più sopra detto, che il lancio della Piattaforma Logistica Nazionale e l'apertura del nuovo mercato, nonché la gestione della stessa, siano affidate ad un **soggetto terzo (“Gestore”)**, che abbia avanzate capacità tecnologiche e industriali, un'elevata solidità finanziaria e affidabilità. Il Gestore avrà in concessione la Piattaforma per un periodo di 20 anni.

Il processo di scelta del Gestore si concluderà a fine 2014, per vedere l'operatività del sistema nel 2015 (*go to market*).

BOX – IL PROCESSO DI SELEZIONE DEL GESTORE DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE

Per garantire la selezione del miglior soggetto per la gestione della Piattaforma Logistica Nazionale, è stata adottata la procedura della “finanza di progetto nei servizi”³⁵, che prevede un meccanismo a doppia gara:

- una prima gara per la selezione del Promotore, che ha il compito di sviluppare il progetto di dettaglio dell'iniziativa; tale progetto è posto a base della gara per la selezione del Gestore;
- una seconda gara per la selezione del Gestore vero e proprio.

Il meccanismo prevede che, una volta conclusa la prima fase, con la redazione e l'approvazione del Progetto di dettaglio, venga avviata la seconda gara per l'affidamento della gestione della “Piattaforma”, selezionando il Gestore tra coloro che sono interessati all'implementazione della proposta elaborata nella prima fase, nel rispetto dei vincoli e delle linee guida imposti attraverso la documentazione di gara.

Il Gestore avrà alcuni obblighi, a garanzia del corretto sviluppo del progetto e del raggiungimento della sua missione, tra cui l'integrazione della Piattaforma Logistica Nazionale con i principali nodi logistici nazionali, la creazione di un *datacenter*, di una sala situazioni per la gestione dei flussi informativi, di un *contact center* aperto 24 ore su 24, 7 giorni su 7 per la gestione degli utenti finali e la predisposizione degli strumenti di incentivazione per l'adozione dei servizi e gli investimenti necessari a garantire lo stato dell'arte della tecnologia.

Il *business model* della Piattaforma Logistica Nazionale prevede due principali fonti di entrate:

- ricavi da erogazione diretta di servizi agli utilizzatori finali³⁶ (*Business to Consumer*), che rappresenteranno circa l'85% delle entrate;
- ricavi da erogazione indiretta tramite Service Provider (*Business to Business*).

Quest'ultimo punto attiene alla prescrizione per il Gestore – ai fini di agevolare il più possibile la diffusione dei servizi della Piattaforma Logistica Nazionale nell'interesse della comunità e del sistema logistico complessivo del Paese – di “aprire” l'infrastruttura informatica agli operatori che vorranno farne leva per offrire propri prodotti personalizzati; come corrispettivo per la possibilità di far leva sulla “Piattaforma” per l'erogazione di prodotti personalizzati, tali operatori corrisponderanno al Gestore un canone annuo per utente.

35 Rif. art. 278 del D.P.R. 5 ottobre 2010 n. 207 - Regolamento di esecuzione ed attuazione del D.Lgs. 12 aprile 2006 n. 163.

36 A seconda della tipologia del servizio e dell'utente finale sono previsti differenti schemi di pricing: canone mensile/annuale, utilizzo a consumo, ecc.; questo per far fronte nel modo migliore alle esigenze e alle possibilità dei singoli utilizzatori.

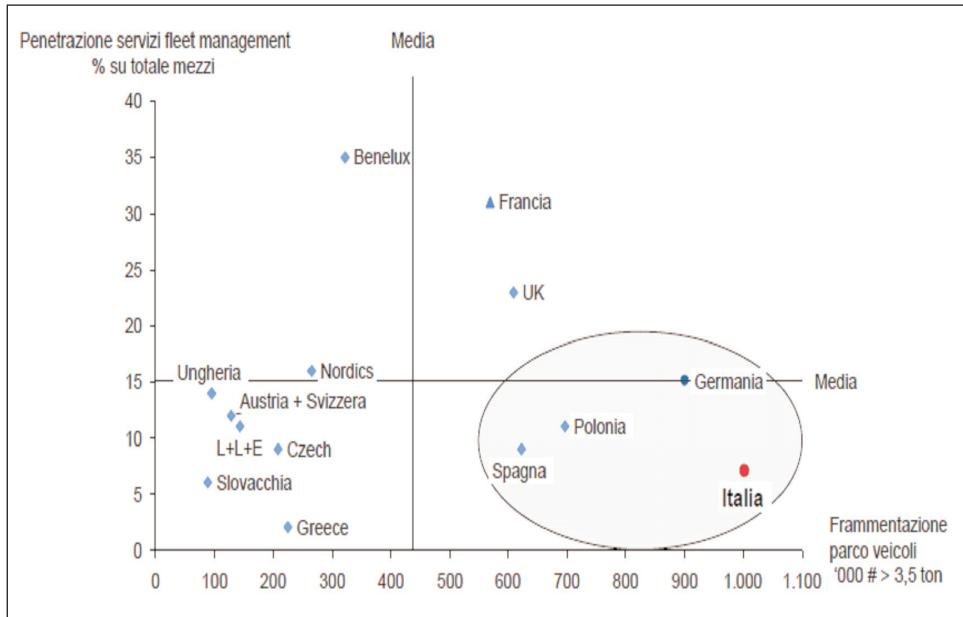


Figura 11 – Penetrazione dei servizi di gestione delle flotte logistiche in Italia e in alcuni Paesi europei di riferimento. Fonte: UIRNet, 2014

Alla luce degli alti tassi potenziali di penetrazione dei servizi e dell'evoluzione del bacino di utenza complessivo, è previsto che la Piattaforma non solo garantisca la piena sostenibilità economica, ma sia anche un **progetto con un ritorno di mercato**, creando dunque occupazione³⁷ e sviluppo.

38

Il programma di sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale prevede il collegamento di 600.000 utenti afferenti a 25-35 nodi (porti, Interporti, centri merce e piastre logistiche) entro il 2023, con un percorso di crescita consistente tra il 2017 e il 2020.

³⁷ Data la natura della Piattaforma Logistica Nazionale, il personale prevederà uno staff tecnico qualificato (tecnici IT, Project Manager e Service Manager), una rete di vendita strutturata e diffusa sul territorio e del personale di supporto ai clienti e alla gestione della Piattaforma.

2.4. L'EVOLUZIONE FUTURA: LA “PIATTAFORMA LOGISTICA ALLARGATA”

In prospettiva – nella sopra citata ottica di dar vita ad un sistema aperto che consenta di gestire il sistema logistico in logica unitaria – la naturale futura evoluzione della Piattaforma Logistica Nazionale si configura come una **Piattaforma Logistica Allargata**.

Si tratta di un grande progetto di sistema: una **infostrutturadedicata alla logistica nazionale**, ovvero una rete di comunicazione e di servizi evoluti per il settore della logistica e gli attori di sistema (istituzionali, pubblici, privati).

Obiettivo principale della Piattaforma Logistica Allargata sarà **mettere a fattor comune le informazioni già disponibili attraverso le numerose piattaforme logistiche esistenti** in Italia, rendendo possibile lo scambio di informazioni tra i sistemi informatici che, a tutti i livelli, gestiscono l'operatività logistica: Agenzia delle Dogane, Capitanerie di Porto, Motorizzazione Civile, Albo dell'Autotrasporto, Circolazione Ferroviaria, sistemi di controllo del traffico, sistemi gestionali privati, ecc.

Ad oggi il nostro Paese conta, infatti, numerose piattaforme digitali (già in funzione o in via di sviluppo) intese facilitare la gestione del trasporto merci. La Tabella di figura 13 offre una sintetica rappresentazione delle principali.

Tali piattaforme gestiscono la maggior parte del traffico merci complessivo sul territorio italiano, ma sono controllate da molteplici attori. **L'operatività di sistema risulta, pertanto, nel complesso frammentata**, priva della connessioni necessarie allo scambio di informazioni tra piattaforme.

39

La Piattaforma Logistica Allargata è intesa, quindi, creare sinergie di sistema, mettendo in comunicazione le piattaforme esistenti e completandone lo sviluppo, ove necessario. Queste sinergie consentiranno, altresì, di **valorizzare gli investimenti pubblici già compiuti** per lo sviluppo delle diverse piattaforme logistiche.

| Piattaforma | Tipo di traffico | Obiettivo | Autorità competente | Attivo dal... | Commenti |
|------------------------|------------------|----------------------------------|--|---------------|---|
| PMIS/VTSL ¹ | Marittimo | Integrazione sistema navale | Capitanerie di porto Guardia costiera | 2015 | Collegato al NSMW - Guardia costiera |
| PCS ² | Marittimo | Gestione portuale | Autorità portuali | / | Differenti sistemi da integrare |
| Sistri | Stradale | Rifiuti pericolosi | Min. Ambiente | 2010/2014 | Per tutti i rifiuti in un primo tempo |
| Picoge | Stradale | Merci pericolose | UIRNet, Governo, UE, (FESR) | 2014 | |
| PIL | Ferroviario | Integrazione sistema ferroviario | FS logistica, Governo, UE (FESR) | 2010 | |
| PAT ³ | Stradale | Anagrafica gestione sicurezza | MIT, Dip. Sistemi statistici | (2009) | |
| AIDA | Stradale | Integrazione Processi doganali | Agenzia delle Dogane | 2003 | |
| PLN | Intermodale | Integrazione intermodale | UIRNet, Mit | 2005 | Piattaforma “core” del sistema |

1 Non una piattaforma, sistema di geo-localizzazione delle navi per la sicurezza nel servizio marittimo

2 Specifico per singoli porti, non sistematico

3 Piattaforma Albo dei Trasportatori

Figura 12 – Principali piattaforme logistiche digitali in Italia

L'ampio perimetro dell'iniziativa "Piattaforma Logistica Allargata" – che si configura, quindi, come un'operazione di sistema per il settore dei trasporti in Italia – garantirà la massimizzazione dell'efficacia del sistema logistico per gli utilizzatori e, al contempo, permetterà lo sviluppo di nuovi servizi attualmente non disponibili e/o non realizzabili.

Nondimeno, la numerosità degli attori coinvolti, in ambito pubblico e privato, conferisce al progetto un'elevata complessità.

Sotto il profilo operativo, imprescindibile sarà, oltre ad un chiaro e condiviso modello di business, il disegno e l'implementazione di **tre pilastri abilitanti**, centrali per il funzionamento della Piattaforma.

1. L'interconnessione delle piattaforme logistiche digitali, da strutturare per mezzo di:

- definizione dell'architettura tecnologica e informatica della Piattaforma;
- identificazione dei dati rilevanti che ogni piattaforma deve mettere a disposizione;
- definizione delle regole di accesso ai dati gestiti dalla Piattaforma per le diverse controparti coinvolte;
- disegno di massima delle interfacce richieste per mettere in collegamento le diverse componenti della Piattaforma.

2. L'allestimento di strutture di compensazione (“Aree Buffer”) per la sosta temporanea delle merci in transito in prossimità dei principali porti e interporti. La realizzazione dei “buffer” richiede:

- definizione del modello operativo dei “buffer”;
- definizione dei requisiti tecnologici per il corretto funzionamento dei “buffer”;
- identificazione dei nodi logistici con maggiore concentrazione di traffico merci da gestire per mezzo dei “buffer”;
- identificazione di possibili siti per il posizionamento dei “buffer”.

3. L'installazione di una rete fissa dedicata alla Piattaforma Logistica Allargata a banda larga, ove non disponibili sufficienti caratteristiche di interconnettività. L'estensione della banda larga richiede:

- analisi dei requisiti di connettività per la corretta operatività della Piattaforma Logistica Allargata, differenziati per tipologia di servizio e per utilizzatore (es. pubblico o privato);
- disegno di massima della rete fissa a banda larga richiesta per l'implementazione della Piattaforma Logistica Allargata.

La complessità del progetto lascia quindi ipotizzare uno sviluppo per fasi successive, in funzione dell'ordine di priorità delle singole azioni³⁸.

I benefici dell'introduzione di un sistema quale la Piattaforma Logistica Allargata possono essere sintetizzati in due macro-aree:

- **crescita diretta** del valore aggiunto nel **settore delle infrastrutture e dei trasporti**;
- **crescita indotta degli altri settori**, come effetto sull'economia reale di un sistema logistico più efficiente.

In particolare, beneficiari diretti del nuovo sistema saranno:

- *Autotrasportatori*, che vedranno la loro marginalità aumentare grazie ad un sistema complessivo più efficiente ed un controllo più efficace di fenomeni di concorrenza sleale (ad esempio, si pensi agli autotrasportatori comunitari che operano in regime di cabotaggio in Italia).
- *Operatori logistici di porti ed interporti*, per effetto dell'aumento dei volumi e la diminuzione dei costi operativi (ad esempio, si pensi ad operazioni di carico/scarico facilitate dalla dematerializzazione della documentazione e dalla conseguente capacità di pianificare con anticipo la “ricezione logistica” dei nodi).
- *Autorità di Vigilanza e Controllo* (Agenzia delle Dogane, Polizia Stradale, Guardia di Finanza, Ministero dei Trasporti), grazie alla sistematizzazione dei controlli a parità di risorse impiegate (ad esempio, si pensi ai benefici del collegamento delle targhe a libretti digitalizzati senza necessità di fermo, oppure alle identificazioni in remoto di situazioni o veicoli ad alta probabilità di infrazione per interventi mirati).
- *Governo e Ministero dei Trasporti*, grazie alla possibilità di disporre di un sistema logistico nazionale efficiente e competitivo per l'intero Sistema Paese.

38 In questa logica, a mero titolo di esempio, andrebbero dapprima avviate attività quali lo sviluppo software della Piattaforma Logistica Allargata, l'integrazione/interfaccia con le principali piattaforme logistiche istituzionali (Autorità portuali, Ferrovie...), lo sviluppo dei buffer “chiave” relativi a zone altamente critiche, il collegamento tramite banda larga con i principali nodi logistici coinvolti, riservando invece ad una seconda fase attività quali l’integrazione/interfaccia con importanti operatori di mercato, lo sviluppo dei buffer in zone critiche, il collegamento tramite banda larga dell’intero sistema logistico nazionale.

A livello indiretto, l'organizzazione delle informazioni consentirà di accelerare e semplificare le operazioni di cui si compongono le catene logistiche. Catene logistiche più efficienti comportano costi minori della merce al dettaglio, aumentano l'attrattività per gli investimenti stranieri, aumentano la possibilità che i grandi flussi di merci internazionali utilizzino le infrastrutture nazionali per raggiungere i mercati. Senza contare il fatto che la realizzazione della Piattaforma Logistica Allargata, in virtù della sua complessità, costituirà essa stessa *know-how* nazionale esportabile verso le nuove economie emergenti.

2.5. CONSIDERAZIONI DI SINTESI

In Italia, nonostante la crisi e le difficoltà degli ultimi anni, si stanno realizzando dei **progetti di grande respiro e visione**: la Piattaforma Logistica Nazionale è una iniziativa di sistema concreta e pronta per diventare operativa nel breve termine.

La “Piattaforma” potrà dare un contributo sostanziale alla competitività dell’Italia attraverso l’incremento dell’efficienza del suo sistema logistico, che rappresenta – a tutti gli effetti – un *asset* strategico e una leva per posizionare il Paese su un percorso di crescita sostenibile.

I vantaggi sono ampi e interessano tutti gli *stakeholder* della logistica: imprese private, operatori della logistica, gestori delle infrastrutture e consumatori. Dal punto di vista del sistema-Paese i principali benefici attesi possono essere individuati in:

- incremento della competitività logistica e sviluppo dell’intermodalità;
- miglioramento della sicurezza – *safety e security* – dei trasporti (anche grazie alla tracciabilità e rintracciabilità delle merci);
- aumento dell’integrazione del sistema logistico nazionale con i poli intermodali europei e asiatici;
- ottimizzazione dell’impatto ambientale della filiera logistica (anche attraverso la gestione delle merci e dei rifiuti pericolosi).

La “Piattaforma” si caratterizza per essere una infrastruttura critica nazionale, implementabile in breve tempo e con investimenti minori rispetto ad altre soluzioni infrastrutturali, alla luce di alcune caratteristiche peculiari:

- fornisce un supporto sistematico alla filiera logistica italiana, ai fini della sua competitività, efficienza e sicurezza;
- prevede la scalabilità su utenti di diverse dimensioni e con diverse esigenze operative, garantendo un margine potenziale di penetrazione elevato tra gli operatori logistici;
- garantisce l'estendibilità del sistema a tutte le modalità di trasporto per coprire tutti i processi e le filiere logistiche;
- ha benefici strutturali con effetti moltiplicativi all'aumentare del numero di nodi connessi.

A livello complessivo i benefici diretti per l'Italia sono quantificati in 2,5 miliardi di Euro all'anno, a cui si aggiungono benefici indiretti relativi alla riduzione della congestione e allo sbottigliamento dei nodi della rete e alla creazione di un patrimonio informativo nazionale relativo al sistema logistico, su cui far leva per individuare priorità di intervento e definire insieme le regole.

La PLN rappresenta dunque un passo molto importante per mettere mano a uno dei grandi temi strategici del Paese che è la logistica: nel contesto attuale delle economie post-industriali avanzate, il livello di sviluppo di un sistema territoriale non può essere disgiunto dal livello quali-quantitativo del suo sistema logistico.

3



GLI IMPATTI
STRUTTURALI DELLA
PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE
PER L'ITALIA

3.1. REVIEW DELLA LETTERATURA SCIENTIFICA DI RIFERIMENTO E IMPOSTAZIONE METODOLOGICA

Negli studi scientifico-accademici è stata ampiamente analizzata, in diversi Paesi e momenti storici, la relazione tra movimentazione e traffico delle merci e crescita economica. I risultati hanno evidenziato un legame molto stretto tra le due componenti³⁹, che risultano correlate positivamente e delle dinamiche di crescita del traffico merci superiori (a volte doppie) rispetto all'andamento del PIL⁴⁰.

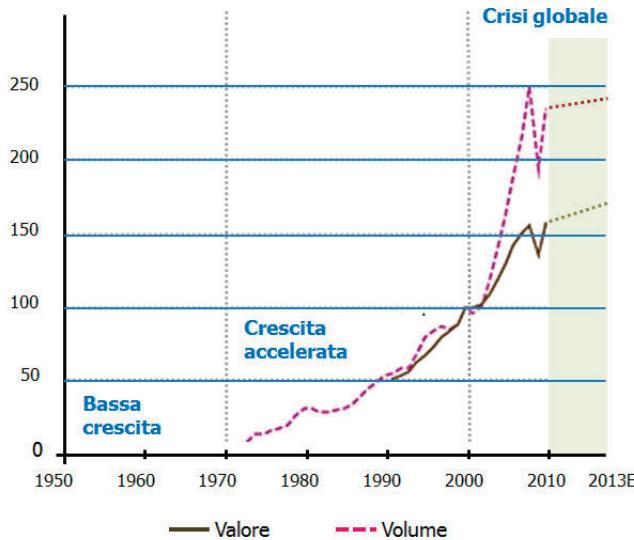


Figura 13 – Andamento del commercio globale; numeri indici (2000=base 100).

Fonte: rielaborazione TEH-A su dati UNCTAD, 2013

39 Si consideri, a titolo esemplificativo, il Baltic Dry Index, indicatore che raccoglie le informazioni relative alle navi cargo che trasportano materiale sulle principali rotte mondiali. Per queste caratteristiche viene monitorato dagli operatori economici per individuare i segnali di tendenza della congiuntura economica, dato lo stretto legame evidenziato in letteratura tra crescita economica e crescita del traffico merci.

40 Hell, W (2007), Freight Transport and Economic Growth: Two Inseparable Twins?, Transport, Trade and Economics Growth – Coupled or Decoupled, Springer. Trends in the UK: An Exploratory Analysis”, Transport Reviews, 27: 1, 37 — 64.

Su scala mondiale⁴¹, dal 1948 al 1998 il commercio di beni è cresciuto ad un tasso medio annuo del 6%, triplicando la crescita del PIL che si è attestata all'1,9% nello stesso periodo; dal 1970 il valore dei beni scambiati nel mondo⁴² è aumentato di 48 volte.

La specializzazione e la concentrazione delle produzioni in alcune aree del mondo e al tempo stesso la frammentazione della catena del valore di un prodotto o servizio in differenti luoghi, così come l'internazionalizzazione delle economie e delle imprese, ha favorito l'incremento su vasta scala del trasporto merci.

Storicamente, la crescita economica è andata di pari passo ad un incremento dei traffici commerciali e, in particolare, del trasporto merci. Negli ultimi due decenni, inoltre, il processo di creazione del valore aggiunto nelle filiere industriali è diventato sempre più "*transport intensive*".

Nella UE-15, tra il 1985 e il 1998, il trasporto merci (misurato in tonnellate*km) è aumentato del 54%, mentre il PIL del 35%, evidenziando **un moltiplicatore del trasporto merci pari a 1,54 sul PIL**⁴³. Sempre in Europa, tra il 1970 e il 2000 l'intensità del traffico merci stradale (misurata come tonnellate*km/PIL) è aumentata dell'1% anno.

Altri studi hanno evidenziato come tra il 2000 ed il 2007⁴⁴, ad esempio, il trasporto merci intra-EU è cresciuto in media del 2,6% mentre il Prodotto Interno Lordo è cresciuto del 2,2% (**moltiplicatore 1,18**). Con riferimento al trasporto passeggeri, invece, la crescita media si è attestata a 1,4% (moltiplicatore 0,53).

47

A tal proposito, in uno studio della Commissione EU⁴⁵ si evidenzia come dal 1990 al 2005 il moltiplicatore del trasporto merci sul Prodotto Interno Lordo sia attesti ad un valore pari a 1,1.

41 McKinnon, A. C. (2007), "Decoupling of Road Freight Transport and Economic Growth Trends in the UK: An Exploratory Analysis", *Transport Reviews*, 27: 1, 37 - 64.

42 Rodrigue J. P., "Transportation, Globalization and International Trade", 2008.

43 Può essere interpretato in termini economici come elasticità, a livello matematico come inclinazione della retta e a livello econometrico come coefficiente beta della regressione.

44 L'orizzonte temporale è stato scelto per sterilizzare gli effetti della crisi economica.

45 EU DG-TREN, Impact assessment, Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, 2011.

Tali valori sono significativamente alti ed evidenziano come ci sia una forte dipendenza tra l'attività economica e il settore dei trasporti e della logistica. Moltiplicatori compresi tra 0,9 e 1,18 indicano come l'**1% di incremento del PIL produce un aumento del trasporto merci compreso tra l'1,1% e l'1,54%**.

Durante la recente crisi, in Europa, la relazione tra recessione economica e riduzione del traffico merci si è confermata, con moltiplicatori compresi tra 1,1 e 1,8, convalidando la correlazione tra le due variabili (anche se in questo caso entrambe negative).

Prima della crisi economica, il forte legame esistente tra le due variabili – e in particolare la maggiore sensibilità del trasporto merci alle variazioni di PIL – ha portato la UE a studiare e ricercare soluzioni per disaccoppiare (*decoupling*) la crescita economica dalla crescita dei traffici⁴⁶. In altre parole, poiché l'attività di trasporto merci è correlata al PIL e la crescita del trasporto, in misura maggiore del PIL, è stata una costante a livello europeo, il Libro Bianco dei trasporti adottò come obiettivo fondamentale quello del disaccoppia-mento della crescita economica dall'incremento del traffico merci, *in primis* su strada⁴⁷.

In tale ottica, le analisi scientifico-econometriche condotte hanno identificato una relazione tra le variabili e non un nesso di causalità tra esse.

Tuttavia, l'economia dei trasporti evidenzia come storicamente sia la crescita economica che produce un aumento della crescita del traffico merci e non viceversa⁴⁸.

46 UE, La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”.

47 Kveiborg O., Fosgerau M. (2007), “Decomposing the decoupling of Danish road freight traffic growth and economic growth”, *Transport Policy*, 14, 39–48; Tapiola P. (2005), “Towards a theory of decoupling: degrees of decoupling in the EU and the case of road traffic in Finland between 1970 and 2001”, *Transport Policy*, 12, 137–151; Tongzon J.L. (2009), “Port choice and freight forwarders”, *Transportation Research Part E* 45, 186–195; Verny J. (2007), “The importance of decoupling between freight transport and economic growth”, *EJTIR*, 7, no. 2, pp. 113-128.

48 In particolare non è stata dimostrato il nesso di causalità tra crescita economica e crescita del trasporto merci, né tra crescita del trasporto merci e crescita economica, cioè le analisi non dimostrano come un incremento causa l'altro e nemmeno la direzione della relazione, ma solo quanto sono correlate le due variabili.

Questo punto è molto importante. La logistica in Italia oggi genera il 5% del Prodotto Interno Lordo nazionale e occupa circa 1 milione di lavoratori: rappresenta essa stessa un settore economico ampio e diversificato capace di generare valore aggiunto, ricchezza e occupazione.

Pertanto, un aumento dell'efficienza e un miglioramento del sistema logistico tale da aumentare la competitività del sistema stesso, produrrebbe due effetti:

1. il primo **diretto** sul PIL e sull'occupazione, derivante dall'aumento della capacità competitiva delle imprese logistiche italiane;
2. il secondo **indiretto** e relativo all'aumento del traffico merci e quindi dell'attività logistica del Paese derivante dall'aumento di PIL prodotto nel punto 1.

La valutazione dei benefici potenziali per il sistema Paese, generati da un miglioramento del sistema logistico interessa, come visto, differenti aspetti, a fronte del ruolo sempre più strategico di questa filiera industriale e di servizio nelle moderne economie di mercato. Come detto in precedenza, la logistica:

- produce servizi senza i quali una parte importante delle attività economiche non potrebbero realizzarsi;
- è di servizio alle industrie manifatturiere;
- rappresenta l'*asset* distributivo e di posizionamento dei prodotti sui mercati internazionali, costituendo un anello importante dell'intera catena del valore.

49

Riassumendo, gli impatti – economici, sociali ed occupazionali – derivanti da un miglioramento dell'efficienza del sistema logistico producono riacdute positive in termini di:

- **riduzione dei costi delle imprese** derivanti da una maggiore informazione sullo stato operativo dei nodi e delle infrastrutture, dalla riduzione dei tempi per l'espletamento delle pratiche amministrative, da una maggiore certezza dei tempi, delle modalità di trasporto e da una ottimizzazione dei carichi di trasporto;

- **aumento della ricchezza prodotta** derivante dall'aumento di competitività del sistema logistico italiano, cioè da una maggiore capacità di competere delle nostre imprese, che si troverebbero a gestire una parte maggiore del valore aggiunto che viene creato nelle aziende manifatturiere lungo la catena del valore;
- **aumento dell'occupazione** derivante dall'incremento della capacità competitiva delle imprese e dall'incremento della ricchezza generata;
- **riduzione dell'inquinamento ambientale** (derivante dai risparmi in termini di consumo energetico ed emissioni di gas serra nell'atmosfera) ed acustico;
- **aumento dei volumi di merci gestite**, che può concretizzare la visione di posizionamento dell'Italia come il reale hub logistico per l'Europa centro-meridionale;
- **miglioramento della sicurezza e riduzione dell'incidentalità e della congestione.**

3.2. STIMA DEI BENEFICI SISTEMICI DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE

La Piattaforma Logistica Nazionale, una volta implementata, produrrà impatti positivi strutturali per il sistema logistico italiano, ottimizzandone l'efficienza operativa a 360°, *in primis* attraverso la riduzione di tempi morti e dei ritardi dovuti alla congestione su specifici nodi della rete, ma anche attraverso la gestione delle notifiche di filiera e delle interfacce tecniche degli scambi intermodali, il monitoraggio della sicurezza sui veicoli e il tracciamento delle merci pericolose.

Lo “sbottigliamento” dei punti critici, la riduzione delle esternalità negative dovute al traffico e al tempo perso nella gestione dei flussi logistici (ad es.: nelle operazioni di carico e scarico) e l’ottimizzazione dei carichi produrrà come primo effetto quello di rendere maggiormente competitive le nostre imprese, sia quelle logistiche, ma anche quelle manifatturiere che si servono della logistica per posizionare i propri prodotti sui mercati.

La stima dei benefici potenziali per le sole imprese di logistica e trasporti, derivanti dall’utilizzo della Piattaforma Logistica Nazionale, quindi da un aumento di efficienza operativa, è pari a circa **2,5 miliardi di Euro all’anno**⁴⁹ (si veda anche Box di approfondimento più sotto), generati dal miglioramento di efficienza strutturale rispetto al sistema logistico attuale, equivalente a un incremento del valore aggiunto generato dall’intero comparto del 2,8% (pari ad un incremento dello 0,17% del PIL nazionale) – cfr. figura 15.

Tale valore è **stimato in via conservativa** e i benefici reali potranno essere maggiori anche nel momento in cui saranno completi o si realizzeranno importanti interventi sul lato infrastrutturale.

| | Mld Euro | Incremento % rispetto al PIL prodotto dal settore logistico | Incremento % rispetto al PIL nazionale |
|------------------------------------|----------|---|--|
| Benefici per le imprese logistiche | 2,5 | 2,80% | 0,17% |

Figura 14 – Benefici per le imprese logistiche. Fonte: elaborazione TEH-A su dati UIRNet, CNIT, EUROSTAT

49 Fonte: stime UIRNet.

BOX – FOCUS SUI BENEFICI GENERABILI DAI SERVIZI OFFERTI DALLA PIATTAFORMA LOGISTICA NAZIONALE⁵⁰

I benefici offerti dalla PLN possono essere apprezzati in funzione delle specificità dei servizi erogati dalla stessa:

Servizi per il governo del traffico:

- Controllo intelligente della congestione e pianificazione dinamica dei percorsi.
- Gestione dei trasporti eccezionali.

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 dell'ambiente:

- Monitoraggio della sicurezza sul veicolo ai fini del controllo e delle responsabilità.
- Tracciamento delle merci pericolose.
- Tracciamento dei rifiuti.

A livello aggregato questi servizi permettono:

- Il miglioramento della velocità commerciale su strade e autostrade; nel contesto nazionale questo si può tradurre in un risparmio fino a 30 milioni di Euro all'anno.
- La semplificazione delle procedure burocratiche per la gestione dei trasporti eccezionali, con un beneficio complessivo stimabile per i trasportatori in 85 milioni di Euro l'anno.
- Lo scambio telematico della documentazione tra dogane, terminalisti, committenti e autotrasportatori; i benefici della riduzione dei tempi di svincolo della merce (1 ora per ogni unità trasportata) possono portare ad un risparmio annuo di circa 160 milioni di Euro.
- La possibilità di interfacciare l'autotrasportatore con il gestore del centro intermodale e/o dei centri commerciali, concordando la finestra temporale di ritiro della merce: la quantificazione del risparmio di tempo è di oltre 200 milioni di Euro all'anno⁵¹.
- Una maggiore efficienza gestionale nei processi di distribuzione; un miglioramento del 20% dell'efficienza grazie alla semplificazione amministrativa dei processi commerciali può produrre benefici complessivi per quasi 700 milioni di Euro/anno.

50 Le quantificazioni economiche fanno riferimento alle stime sviluppate da UIRNet SpA.

51 1 ora circa per ogni cassa mobile/container movimentato (pari ad oltre 60 milioni di Euro a valori attuali di traffico intermodale); circa 3,8 milioni di ore/anno risparmiate dalla gestione delle interfacce con la grande distribuzione (pari a circa 150 milioni di Euro).

Con riferimento, invece, ai benefici generati sul Prodotto Interno Lordo e sulla competitività del Paese, la stima comprende sia l'impatto diretto sul PIL italiano generato dall'aumento della sua componente logistica (PIL settore logistico) che si realizza a fronte dell'aumento di competitività del sistema, sia il successivo incremento (impatto indiretto) sui traffici merci, quindi sull'attività logistica del Paese che, come visto, sono strettamente correlati ad un incremento di PIL.

| Benefici sul PIL | Valore aggiunto (migliaia Euro) | Incremento % rispetto al PIL prodotto dal settore logistico | Incremento % rispetto al PIL nazionale |
|--|---------------------------------|---|--|
| Riduzione del <i>gap</i> del 50% sull'indice LPI con la Germania (<i>best performer</i>) | 4.742 | 5,84% | 0,34% |
| Chiusura del <i>gap</i> sull'indice LPI con la Germania (<i>best performer</i>) | 9.484 | 11,67% | 0,67% |
| Riduzione del <i>gap</i> del 50% sull'indice LPI con la media dei competitor EU (Germania, Francia, Spagna, Regno Unito) | 2.581 | 3,18% | 0,18% |
| Chiusura del <i>gap</i> sull'indice LPI con la media dei competitor EU (Germania, Francia, Spagna, Regno Unito) | 5.162 | 6,35% | 0,36% |

Figura 15 – Benefici sul PIL derivanti dall'aumento di competitività del sistema logistico. Fonte: elaborazione TEH-A su dati Banca Mondiale, Eurostat, CNIT

L'impatto sul PIL italiano, considerando nel medio-periodo una riduzione del 50% del gap che ha oggi l'Italia in termini di *performance logistica* (misurata dal *Logistic Performance Indicator*) sulla Germania (*best performer*), si attesta a oltre **4,7 miliardi di Euro**, pari a circa 5,8% di incremento del PIL del settore logistico, equivalente ad un incremento dello 0,34% del PIL nazionale.

Se si ipotizza una riduzione del *gap* che ha oggi l'Italia in termini di performance logistica **sulla media dei Paesi europei competitor**, tale valore si attesta a **quasi 2,6 miliardi di Euro**.

Poiché la *performance* del sistema logistico dipende principalmente da due elementi che la costituiscono, quello relativo alla gestione delle informazioni, dei flussi di traffico e dei servizi (componente "software") e quello infrastrutturale (componente "hardware"), la chiusura del gap che ha oggi l'Italia in termini di performance logistica (misurata dal *Logistic Performance Indicator*) sia nei confronti della Germania, sia nei confronti della media dei Paesi europei competitori, si potrà realizzare quanto saranno completati importanti interventi anche sul lato infrastrutturale.

| Benefici sull'occupazione | Valore assoluto (in migliaia) | Riduzione % sul totale dei disoccupati | Riduzione del tasso di disoccupazione (oggi al 13%) |
|--|-------------------------------|--|---|
| Riduzione del <i>gap</i> del 50% sull'indice LPI con la Germania (<i>best performer</i>) | 95 | 2,87% | 0,37% |
| Chiusura del <i>gap</i> sull'indice LPI con la Germania (<i>best performer</i>) | 190 | 5,74% | 0,75% |
| Riduzione del <i>gap</i> del 50% sull'indice LPI con la media dei competitor EU (Germania, Francia, Spagna, Regno Unito) | 52 | 1,56% | 0,20% |
| Chiusura del <i>gap</i> sull'indice LPI con la media dei competitor EU (Germania, Francia, Spagna, Regno Unito) | 103 | 3,12% | 0,41% |

Figura 16 – Benefici sull'occupazione derivanti dall'aumento di competitività del sistema logistico. Fonte: elaborazione TEH-A su dati Banca Mondiale, ISTAT, EUROSTAT

L'impatto sull'occupazione in Italia, considerando nel medio-periodo (orizzonte 2018) una riduzione del 50% del *gap* che ha oggi l'Italia in termini di *performance* logistica (misurata dal *Logistic Performance Indicator*) sulla Germania (*best performer*), è stimato in circa **95 mila nuovi**

posti di lavoro, che ridurrebbero del 2,87% il numero dei disoccupati e di quasi lo 0,4% il tasso di disoccupazione.

Come per il PIL, se si ipotizza una riduzione del *gap* che ha oggi l'Italia in termini di *performance logistica* sulla media dei Paesi europei competitor, tale valore si attesta a circa 53 mila nuovi posti di lavoro.

L'impatto sull'occupazione potrà estendersi e raggiungere 190.000 unità alla chiusura del *gap* che ha oggi l'Italia in termini di performance logistica (misurata dal *Logistic Performance Indicator*) nei confronti della Germania e al completamento di importanti interventi anche sul lato infrastrutturale.

Dal punto di vista dell'impatto ambientale, gli attuali costi esterni del trasporto merci (emissioni di gas serra, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico, incidentalità e congestione) si attestano a circa 15,9 miliardi di Euro l'anno⁵², di cui 1 miliardo di Euro per emissioni di gas serra, 3,6 miliardi di Euro per inquinamento atmosferico, 3,2 miliardi di Euro per inquinamento acustico, 0,4 miliardi di Euro per l'incidentalità, 7,7 miliardi di Euro per la congestione delle strade.

Recenti studi e progetti pilota⁵³ hanno evidenziato come una ottimizzazione dei flussi logistici riduca i costi esterni ambientali in valori compresi tra il 10% e il 16%⁵⁴.

Applicando questi risparmi al costo ambientale totale in Italia del trasporto merci emerge come, l'ottimizzazione dei flussi raggiungibile attraverso la piena realizzazione e messa a regime della Piattaforma Logistica Nazionale, genererebbe **benefici ambientali compresi tra circa 1,6 e 2,5 miliardi di Euro l'anno.**

52 Stima TEH-A su dati Climate Group, DG MOVE e "I costi esterni della mobilità in Italia", Nens, 2007.

53 Real Transportation Solutions for Greenhouse Gas Emissions Reductions, American Association of State Highway and Transportation Officials, Driving Change, Denver City, 2010.

54 Climate Group, Smart 2020, 2008.

| Benefici ambientali | Valore assoluto (in migliaia di Euro) |
|--|--|
| Riduzione del 10% dei costi esterni (American Association of State Highway and Transportation Officials) | 1.592 |
| Riduzione del 16% dei costi esterni (SMART 2020) | 2.548 |

Figura 17 – Benefici ambientali. Fonte: elaborazione TEH-A su dati Climate Group, DG MOVE, American Association of State Highway and Transportation Officials, Nens

In conclusione, gli impatti prodotti dalla piena operatività della Piattaforma Logistica Nazionale, in riferimento ad ogni anno a regime, sono stimati in:

- 2,5 miliardi di Euro di minori costi per le aziende di logistica;
- un valore compreso tra 2,6 e 4,7 miliardi di Euro di Prodotto Interno Lordo generato dall'aumento della competitività del sistema, nel medio periodo (nel lungo periodo tale valore può arrivare a 9,5 miliardi di Euro);
- un valore compreso tra 52 mila e 95 mila nuovi occupati generati dall'aumento della competitività del sistema, nel medio periodo (nel lungo periodo tale valore può arrivare fino a 190 mila nuovi occupati);
- un valore compreso tra 1,6 e 2,5 miliardi di Euro di riduzione dei costi ambientali.