



Trasporti Logistica Infrastrutture

Giornata Nazionale dell'Economia

Logistica e Infrastrutture al servizio del Territorio

15 Maggio 2008

ALCUNE RIFLESSIONI DI CONTESTO

IL VALORE AGGIUNTO DELLA LOGISTICA

LA PROVINCIA DI LATINA

A PROPOSITO DI RITARDI STRADALI

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2005 | VAR. % 80/2005 |
|-----------------|-------|--------|--------|--------|----------------|
| GERMANIA | 7.538 | 10.854 | 11.712 | 12.363 | 64,0 |
| SPAGNA | 1.923 | 4.693 | 9.049 | 11.432 | 494,5 |
| FRANCIA | 5.287 | 6.824 | 9.766 | 10.801 | 104,3 |
| ITALIA | 5.900 | 6.193 | 6.478 | 6.542 | 10,9 |

TRA IL 2000 ED IL 2005 SONO STATI APERTI AL TRAFFICO SOLO 64 KM DI AUTOSTRADE CONTRO 2.383 DELLA SPAGNA, 1.035 DELLA FRANCIA E 651 DELLA GERMANIA

A PROPOSITO DI RITARDI FERROVIARI

| PAESI | KM. DI RETE FERROVIARIA |
|----------|-------------------------|
| GERMANIA | 36.000 |
| FRANCIA | 30.000 |
| ITALIA | 16.400 |
| SPAGNA | 13.900 |

NEGLI ULTIMI 30 ANNI LA PERCORRENZA MEDIA DEI VIAGGIATORI IN ITALIA E' CRESCIUTA QUASI DEL 50%: LA RETE FERROVIARIA DELL'1,8%. L'ITALIA HA 54 KM DI RETE FERROVIARIA PER 1.000 KM² DI TERRITORIO, LA GERMANIA QUASI IL DOPPIO.

A PROPOSITO DI CURA DEL FERRO

| CITTA' | LUNGHEZZA | STAZIONI |
|------------|-----------|----------|
| LONDRA | 408 | 268 |
| NEW YORK | 368 | 468 |
| MADRID | 310 | 267 |
| TOKYO | 293 | 282 |
| MOSCA | 293 | 176 |
| PARIGI | 213 | 298 |
| BARCELLONA | 105 | 123 |
| MILANO | 74,6 | 86 |
| VIENNA | 65 | 90 |
| ROMA | 38 | 49 |

ALCUNE RIFLESSIONI DI CONTESTO

IL VALORE AGGIUNTO DELLA LOGISTICA

LA PROVINCIA DI LATINA

I TRE ASSUNTI STRATEGICI DELLA LOGISTICA

La logistica ha reso possibile l'innescio dei processi globali **accorciando le distanze e i costi del trasporto** dei beni prodotti nelle nuove "fabbriche del mondo".

La logistica è "uscita" dalle imprese per diventare **fattore di vantaggio per i territori** nella serrata competizione per la localizzazione di nuovi investimenti.

La logistica **cambia le tradizionali forme organizzative dell'impresa** manifatturiera, introducendo pratiche di *outsourcing* e *cosourcing* e sviluppando nuove relazioni di rete essenzialmente focalizzate sulla *customer satisfaction*.

L'OCCASIONE PERDUTA

L'Italia ha costruito un **sistema logistico “passivo”**, mettendo a disposizione dei flussi globali i propri porti ma ricavando solo un ruolo di mera distribuzione dei contenitori.

Ne consegue che i **grandi operatori “vendono” l'Italia ai propri clienti ma senza un vantaggio concreto per il Sistema Paese**. I territori del Mezzogiorno che ospitano i porti hanno beneficiato di vantaggi risibili se paragonati a quelli ottenuti dai sistemi locali spagnoli, olandesi e del *Far East*.

Questa assenza di indotto è causata dalla mancanza nei porti italiani delle **funzioni di trasformazione, lavorazione e valore aggiunto sulla merce in transito**, le uniche in grado di assicurare significative ricadute occupazionali e territoriali grazie ad attività *labour intensive*.

LE PMI E LA LOGISTICA

In Italia le PMI non hanno sperimentato i processi organizzativi della logistica:

- mantengono *in source* tutti i processi;
- affidano la distribuzione a imprese di autotrasporto monoveicolari, i cosiddetti **padroncini**;
- soffrono un fortissimo *digital divide*;
- hanno scarsa propensione a “fare sistema”.

Il sistema produttivo delle PMI costituisce un segmento di mercato molto difficile per gli operatori logistici, i quali lavorano solo in presenza di **volumi molto significativi** e aggregati e non sono dunque in grado di effettuare azioni di one-to-market con le imprese di piccole e medie dimensioni.

ALCUNE RIFLESSIONI DI CONTESTO

IL VALORE AGGIUNTO DELLA LOGISTICA

LA PROVINCIA DI LATINA

LA DOTAZIONE SECONDO IL TAGLIACARNE

| REGIONI E PROVINCE | RETE STRADALE | RETE FERROVIARIA | PORTI | AEROPORTI |
|--------------------|---------------|------------------|--------------|--------------|
| LAZIO | 93,7 | 115,9 | 34,6 | 322,6 |
| VITERBO | 74,3 | 179,4 | 0,0 | 70,3 |
| RIETI | 130,9 | 40,9 | 0,0 | 68,0 |
| ROMA | 80,5 | 128,5 | 41,1 | 524,7 |
| LATINA | 37,7 | 97,7 | 100,3 | 37,0 |
| FROSINONE | 198,2 | 62,3 | 0,0 | 29,6 |
| NORD OVEST | 115,3 | 91,0 | 57,6 | 124,1 |
| NORD EST | 108,1 | 110,0 | 144,9 | 82,9 |
| CENTRO | 97,3 | 122,8 | 91,2 | 160,3 |
| SUD ISOLE | 87,1 | 87,8 | 107,1 | 61,2 |
| TOTALE | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

IL DEFICIT DI MOBILITA'

- Le principali infrastrutture sono localizzate intorno al capoluogo di provincia;
- E' assente sul territorio un asse autostradale e ciò implica anche un tasso di incidentalità non marginale;
- Si registra un'eccessiva dipendenza dal nodo di Roma per i collegamenti alle reti nazionali stradali e ferroviarie;
- La rete ferroviaria è estremamente carente di collegamenti trasversali e quelli presenti sono a binario unico;

Nel complesso emerge un quadro lontano già oggi dal soddisfare le esigenze del tessuto produttivo.

IL QUADRO STRADALE

Esso è attualmente così riassumibile:

- direttrici longitudinali: Pontina (Roma - Latina) e Appia (Cisterna di Latina - Terracina - Formia);
- direttrici trasversali: Frosinone-Latina, Frosinone-Mare, Fondi-Ceprano, Cassino-Formia;
- il Sud Pontino e il sistema Appia-Flacca

Queste direttrici sono accomunate da una peculiarità: sono inadeguate rispetto agli attuali flussi di traffico secondo tutti i documenti di pianificazione elaborati negli ultimi anni.

LE STRATEGIE MESSE A PUNTO DALLA REGIONE

Tutto il traffico del Nord Pontino si riversa sulla Pontina, arteria concepita come “collegamento veloce” con la capitale. In realtà, si tratta di una strada statale che, come tale, non regge più gli urti dell’incremento di traffico e che peraltro presenta un livello di incidentalità inaccettabile.

La strategia adottata prevede la sua trasformazione in Autostrada, con il potenziamento del sistema trasversale di adduzione del traffico verso l’A1 Roma - Napoli grazie soprattutto al nuovo collegamento Cisterna - Valmontone e al potenziamento della strada statale “Monte Lepini” (Latina - Frosinone). Ma servono anche le complanari.

Va tuttavia notato che per il tratto più meridionale Latina - Terracina sono previsti solo interventi di messa in sicurezza, naturalmente necessari ma non sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità privata e merci nel Sud Pontino.

LA STRATEGIA PER IL SUD PONTINO

La strategia in via di definizione per il Sud Pontino sembra prevedere una serie di interventi successivi così sintetizzabili:

- aggiramento dei centri di Formia e Gaeta attraverso la realizzazione della “Pedemonatana di Formia” e una connessione diretta tra Appia e Flacca;
- successivo potenziamento dell’Appia nel tratto Fondi-Formia, soprattutto a servizio del MOF;
- infine, potenziamento dell’Appia nel tratto Terracina-Fondi al fine di creare un Sistema Appia-Flacca capace di sopportare il volume di traffico che insiste nell’area.

BASTERA'?

Questa strategia sembra molto orientata a “fare ordine” nel contesto viario regionale, preoccupandosi soprattutto di non creare un corridoio preferenziale tirrenico alternativo all’asse centrale dell’A1. In altre parole, si riconosce l’importanza di un Corridoio Tirrenico da Civitavecchia fino a Latina, mentre alla direttrice Latina-Formia si assegna un ruolo futuro di “viabilità extraurbana principale”.

Si tratta di motivazioni in via generale condivisibili ma tale scelta appare pericolosa per il territorio proprio perché essa sembra fotografare una soluzione definitiva per il Sud Pontino. Inoltre, appare necessario considerare anche che:

- nell’area insiste il Porto di Gaeta, futuro fulcro dell’intermodalità pontina;
- il livello di saturazione della Flacca ha raggiunto livelli di guardia, soprattutto con riferimento a Formia, dove si congiunge anche l’Appia;
- il Sud Pontino rappresenta il naturale collegamento con la vicina Campania.