



Dalla logistica un contributo alla sostenibilità

di Matteo Civiero

Iniziamo l'analisi di alcune possibili soluzioni che possono essere approntate per contribuire al raggiungimento di uno sviluppo sostenibile dell'economia veneta approfondendo il tema del trasporto merci e della logistica. Il trasporto delle merci costituisce da sempre un fattore critico per il sistema industriale italiano, e del Veneto in particolare. Ma se fino a qualche anno fa tale problema veniva per lo più rappresentato come un "collo di bottiglia" per lo sviluppo, oggi si aggiungono anche i problemi di sostenibilità ambientale creati da un sistema cresciuto in modo caotico e inefficiente.

Del resto, un modello di sviluppo basato su reti diffuse di piccole imprese, che ha sempre usato le infrastrutture viarie come componenti essenziali dell'organizzazione logistica della produzione, non poteva che generare forti impatti ambientali. Inoltre, la storica carenza di una programmazione lungimirante e responsabile, ci costringe oggi a fare i conti con un sistema viabilistico inadeguato, che aggrava i costi della mobilità, che pesa sulla qualità dei contesti residenziali e sull'efficienza logistica delle zone industriali e che rende difficile lo sviluppo di sistemi di trasporto alternativi alla gomma.

Infrastrutture e logistica

La soluzione che, a parole, molti rincorrono è quella di costruire nuove infrastrutture. Tuttavia, a parte le ricorrenti inaugurazioni pre-elettorali, le realizzazioni di grandi infrastrutture stradali sono pressoché inesistenti. La ragione è che il territorio regionale è oramai così compromesso da rendere socialmente inaccettabile (o economicamente insostenibile) la maggior parte delle soluzioni prospettate. Ma, allora, quale soluzione proporre? Crediamo che una gestione innovativa dei *sistemi logistici* possa contribuire ad affrontare i problemi del trasporto merci in modo più efficace e realistico di quanto possano fare, da sole, le diverse soluzioni infrastrutturali. In particolare lo sviluppo di un mercato maturo dei servizi logistici può contribuire ad aumentare la sostenibilità dello sviluppo, attraverso la ricerca di efficienza degli operatori specializzati. Questo perché, di fronte ad un traffico stradale crescente (che comunque andrà in qualche modo regolamentato) non c'è solo la soluzione di aumentare la capacità di traffico delle infrastrutture (cosa che per altro ha di per sé forti impatti ambientali), ma anche quella di intervenire per la razionalizzazione del traffico stesso, che spesso, come vedremo, presenta ampi margini di inefficienza.

Il trasporto rientra nella più ampia disciplina della logistica, che si occupa della gestione dei flussi di merci (e dei connessi flussi di informazioni ad esse collegati) in catene produttive complete, ovvero dall'approvvigionamento delle materie prime alla distribuzione dei prodotti finiti, finanche al ritiro degli stessi prodotti a fine ciclo di vita (la cosiddetta *reverse logistics*). Interseca sia lo spazio privato (le imprese industriali e gli operatori logistici) che quello pubblico (operatori del trasporto, infrastrutture e *governance*). Negli ultimi decenni, grazie ad innovazioni nel campo dei trasporti, delle tecnologie informatiche e delle telecomunicazioni, la logistica ha conosciuto uno sviluppo e un'espansione che solo pochi altri settori possono vantare di avere avuto. In particolare sono nati, in diversi paesi industrializzati, mercati di servizi logistici avanzati e in grado di creare valore ed occupazione, al punto di diventare uno dei comparti trainanti delle economie di quei paesi. L'arretratezza logistica si paga caro in termini di minore competitività del sistema-paese e delle sue imprese, mentre in termini ambientali si manifesta soprattutto nel congestionamento dei trasporti e in un parco veicoli mediamente più arretrato ed inquinante.

I fronti della logistica in Veneto

In Veneto si distinguono almeno tre livelli di problemi di congestione stradale causata dal traffico merci. Il primo è quello dei grandi corridoi trans-europei, che nel Nord Est si materializza nelle ricorrenti paralisi lungo la tangenziale di Mestre o nelle difficoltà di attraversamento dei valichi alpini. Questo problema richiama l'esigenza di un migliore equilibrio modale da raggiungere anche mediante leve fiscali e più rigorosi controlli sugli standard ambientali e di sicurezza dei veicoli. Un esempio in questo senso è quello del seppur controverso sistema degli ecopunti, applicato dall'Austria a tutti i mezzi pesanti in transito sul suo territorio fino al 2003: la Commissione Europea attribuiva a ciascun paese i cui camion transitano per l'Austria una quota di ecopunti. Il numero dei transiti concessi dipendeva dal livello di emissioni del mezzo, logicamente in maniera inversamente proporzionale; i mezzi più inquinanti non potevano transitare, mentre quelli più efficienti non sono erano ad alcun contingentamento. Questa misura era volta a stimolare il rinnovo del parco automezzi e l'adozione di tecnologie più pulite, ma anche una diversa ripartizione modale del trasporto merci, o sistemi di trasporto combinato (come l'autostrada viaggiante, in cui il mezzo stradale viaggia per il tratto di attraversamento su ferrovia e non è soggetto al pagamento della quota-punti). E' stata abbandonata due anni fa per le forti proteste da parte degli altri paesi europei, in quanto limitante del diritto di libera circolazione di merci e persone sul territorio europeo e perché favoriva gli autotrasportatori austriaci, non assoggettati al contingentamento. Al di là delle ragioni degli oppositori, in qualche maniera fondate, la bontà del sistema è dimostrata dal fatto che nel 2004, dopo l'abbandono del sistema, i mezzi pesanti in transito sulla sola A22 del Brennero sono aumentati del 15,2%; nello stesso tempo il traffico combinato su ferro lungo l'asse del Brennero si è addirittura dimezzato nel corso dell'anno, segno di un pericoloso riorientamento verso la modalità stradale.

Più in generale su questo tipo di problematica opera efficacemente l'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti, quei costi (ambientali, sociali, ecc.) che non sono compresi nel prezzo privato d'uso che l'utente normalmente sostiene. Solo confrontando i costi totali (privati più esterni) la scelta può ricadere sulla modalità di trasporto a minore impatto ambientale, e allo stesso tempo è possibile finanziare modalità di trasporto alternative alla gomma. Ricordiamo che in Italia l'8% delle merci viaggia su ferrovia, mentre l'88% va su gomma; in Francia le percentuali sono rispettivamente del 15,8% e del 75,9%, in Austria addirittura del 39,9% e del 37,2%, mentre la media UE15 è 13,8% e 74,6%. In Svizzera l'introduzione della tassa sul traffico pesante permette di coprire interamente i costi esterni generati dal traffico stradale, e ha fatto diminuire i TIR dal 2001 a una media annuale del 2%, che ha raggiunto il 3% nel 2004. Gli introiti servono a finanziare gli investimenti in infrastrutture ferroviarie (in particolare i tunnel di base del Loetschberg e del Gottardo). In Germania il 1 gennaio 2005 è partito ufficialmente il pagamento del pedaggio autostradale attraverso il sistema approntato dal consorzio Toll Collect, che prevede una forma molto sofisticata di rilevamento, selezione e tariffazione del traffico pesante. Varrebbe la pena riflettere seriamente se soluzioni di questo tipo non possano essere applicate anche ai punti critici delle infrastrutture venete e più in generale al sistema autostradale; del resto il territorio regionale è costantemente attraversato da grandi volumi di traffico pesante, quasi esclusivamente su ferrovia, che in misura rilevante raggiungono altre regioni e per i quali il Veneto sopporta quasi esclusivamente costi esterni.

Il secondo livello è quello della *distribuzione delle merci all'interno delle città*, tema generalmente poco considerato ma che riveste, invece, notevole importanza dal punto di vista trasportistico e ambientale (il 50% del traffico merci si sviluppa all'interno delle aree urbane). Questo problema richiama i temi della *city logistics*, cioè un sistema di regolazione e controllo degli accessi dei vettori commerciali nelle aree urbane centrali, e la predisposizione di piattaforme distributive comuni per gli esercizi commerciali. I casi di successo in Europa e nel mondo sono sempre più frequenti, ma non mancano iniziative interessanti anche nel nostro paese. Il Veneto, invece, sembra distinguersi ancora una volta per una certa inattività. Viste le diverse possibilità di intervento, si rimanda ad un successivo intervento l'approfondimento di questo versante.

Il terzo livello è quello dell'organizzazione all'origine del trasporto merci, in particolare all'interno dei sistemi produttivi locali, dove la presenza di piccole imprese rende difficile, a causa della forte frammentazione della domanda, la formazione sistemi efficienti di offerta logistica.

E' questo l'ambito di intervento della *district logistics*, cioè dei sistemi di razionalizzazione delle attività di magazzinaggio, caricamento e trasporto merci che si sviluppano alla scala dei sistemi produttivi locali. Spesso le PMI presentano forti inefficienze e arretratezza dal punto di vista logistico, oltre che per motivi storici a causa delle ridotte dimensioni e della loro usuale avversione ad iniziative e progetti condivisi con altre imprese. Per questi motivi le soluzioni più interessanti sembrano venire da uno sviluppo del mercato dei servizi logistici.

Mercato dei servizi logistici e sostenibilità ambientale

Al di là delle singole situazioni elencate in precedenza, si possono individuare alcuni principi comuni di intervento, alla cui base sta lo sviluppo di un moderno *mercato di servizi logistici*. Il ricorso ad un mercato dei servizi logistici permette di ridurre i costi (grazie alle economie di specializzazione e di scala dal lato dell'offerta) e gli impatti ambientali. Diversamente dalle soluzioni infrastrutturali, che richiedono investimenti consistenti e ritorni di lungo periodo, lo sviluppo di un mercato di servizi logistici favorirebbe subito una migliore organizzazione dei traffici (anche in chiave intermodale), una saturazione dei carichi ed una riduzione dei viaggi a vuoto, grazie alla continua ricerca di efficienza e alle economie di scala che solo operatori specializzati possono raggiungere. Oggi, invece, si stima che i viaggi a vuoto rappresentino il 35% del totale degli spostamenti delle merci nel nostro paese, e la situazione è aggravata all'interno delle aree urbane, dove un mezzo su due viaggia sottocarico. Inoltre, l'operatore logistico è stimolato ad investire continuamente in infrastrutture, servizi ed innovazione per

aumentare la produttività: questo significa anche mezzi di trasporto sempre nuovi, a maggiori rendimenti energetici e quindi a minori emissioni. In Veneto non mancano imprese logistiche avanzate, frutto dell'evoluzione di operatori del trasporto tradizionali, così come vi è una forte presenza di operatori logistici internazionali, e una discreta dotazione di piattaforme logistiche pubbliche (si pensi agli interporti di Verona e Padova o al porto di Venezia) e private. Sembra invece che il problema principale riguardi la *domanda* di logistica. Se questa non è stimolata a muoversi e a organizzarsi, l'offerta innovativa rischia di rimanere solo potenziale. L'ipotesi è che tale mercato sia oggi incompleto principalmente a causa di una distorsione nel sistema dei prezzi. In altre parole, fino a quando la domanda di trasporto merci non sarà in grado di misurare in modo adeguato i costi logistici e, soprattutto, non sarà tenuta a contabilizzare i costi totali generati - in termini di congestione, inquinamento e sicurezza - non sarà possibile la crescita di un'*offerta* imprenditoriale in grado di effettuare investimenti in tecnologia e intelligenza terziaria per dare più efficienza al sistema.

Arretratezza della domanda veneta

Una ricerca del 2001 effettuata dal Centro Tedis della Venice International University in 12 sistemi produttivi locali del Nord Est ha dimostrato che solo il 30% circa delle imprese sa fornire una stima dei propri costi logistici, in termini di incidenza sul fatturato. Esistono casi, come il distretto di Montebelluna (noto per il fortissimo congestionamento viario che lo caratterizza) tale quota scende addirittura attorno al 20%. Gran parte delle imprese venete continua a svolgere la maggior parte delle operazioni logistiche in casa, e mediamente dispone di una logistica arretrata. Tale aspetto non ha impatti negativi solamente a livello ambientale e di sostenibilità, ma incide pesantemente anche sulla competitività delle stesse imprese, visto che, in campo logistico, raramente la piccola impresa può fare meglio, in termini di costi e di livello di servizio, di un grande operatore. In questo caso una soluzione prospettabile è a portata di mano, e consiste nel favorire la diffusione di una maggiore cultura logistica e del controllo della gestione, come si sta cercando di fare in alcuni progetti sperimentali a livello distrettuale. Non è un caso che la logistica moderna sia nata proprio nel tentativo da parte delle grandi imprese di ridurre i costi operativi, durante la prima crisi energetica degli anni Settanta; la presenza di sofisticati sistemi contabili e di gestione che

permettessero di evidenziare le aree aziendali con i costi maggiori su cui intervenire, come le scorte e i magazzini, sono stati uno dei fattori determinanti. Una diversa organizzazione della domanda di trasporto (espressa dalle imprese industriali, artigianali e commerciali) favorirebbe anche la crescita e l'aggregazione degli operatori logistici locali, spesso di dimensioni contenute, e potrebbe portare ad una integrazione con imprese internazionali, in grado di diffondere competenze ed innovazioni oltre che promuovere la concorrenza. Occorre, inoltre, favorire la cooperazione logistica fra piccole e medie imprese - ad esempio tramite tecnologie di rete e standard comuni di trasporto e magazzinaggio - per poter accedere, con un adeguato potere di mercato, ai servizi offerti dai grandi operatori logistici internazionali.

Lo sviluppo della logistica, quindi, se opportunamente stimolato ed indirizzato può contribuire al contenimento degli impatti ambientali ed aumentare la competitività delle imprese, specialmente in una regione come il Veneto in cui aree industriali e tessuto urbano risultano fortemente interconnessi. Senza dimenticare che di per sé la logistica può avere un effetto neutro sull'ambiente, perché se da un lato tende a razionalizzare gli spostamenti, dall'altro rende più economico il trasporto, con conseguente aumento dei volumi movimentati, che vanifica il miglioramento ambientale derivato dai progressi tecnologici dei mezzi. Solamente la regolazione economica dei beni pubblici - tariffe di efficienza per l'accesso alle reti, imputazione dei costi esterni dei trasporti, standard di emissione per i veicoli, ecc. - può allora incidere in maniera efficace sui volumi di traffico e sull'impatto ambientale effettivo del sistema di trasporto.