



Il monitoraggio dell'intervento regionale nel settore del trasporto merci e della logistica: evidenze di una prima rilevazione

Dania De Ascentiis e Flaviana Pessina

1. RILEVAZIONE

Obiettivi, Metodi, Strumenti, Criticità

2. PRIME EVIDENZE

Fattori che concorrono a inibire la Logistica pubblica

3. LOGISTICA E TRASPORTO MERCI

Organizzazione, Obiettivi, Orientamenti nella PA

OBIETTIVI

Creare una **PIATTAFORMA CONOSCITIVA** di confronto regionale su organizzazione, strumenti e prassi di governo della logistica

In futuro: **INTEGRARE E MONITORARE** nel tempo le informazioni

METODI E STRUMENTI

PRT: stato dell'arte

Procedure di piano

Censimento provvedimenti regionali in materia di trasporto merci e logistica

Schede regionali su prassi in materia di governo della logistica e del trasporto merci

Indagine diretta c/o PA
Questionario

Ricognizione documentale ad integrare

Siti istituzionali
Banche dati legislative
Delibere regionali
Documenti di piano

.....

PRIMI SINTOMI DELLE CRITICITA' RISCONTRATE

- ✓ **Informazioni eterogenee** ➡ dati non armonizzabili
- ✓ **Dispersione** delle informazioni ➡ non immediata ricostruzione del dato
- ✓ **Discrasia** tra aspetti formali e sostanziali ➡ criterio formale

Difficoltà nel ricostruire una **visione complessiva e comune della logistica** a livello regionale

1. RILEVAZIONE

Obiettivi, Metodi, Strumenti, Criticità

2. PRIME EVIDENZE

Fattori che concorrono a inibire la Logistica pubblica

3. LOGISTICA E TRASPORTO MERCI

Organizzazione, Obiettivi, Orientamenti nella PA

LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE E' RALLENTATA ...

... da un QUADRO DI RIFERIMENTO NAZIONALE che non fornisce una **visione unitaria e certa** degli indirizzi di settore

Alla base:

- ✓ **una programmazione complessa e articolata** (PGTL, L. Obiettivo, Patto per la logistica, Piano della logistica, PGM-2007,)
- ✓ **linee strategiche di intervento difformi o contraddittorie** (si oscilla tra logica realizzativa e logica pianificatoria)
- ✓ **una intermittenza degli indirizzi politico-strategici** al limite del "patologico"

... E' "INGESSATA" ...

... da un **USO "IMPROPRIO"** del Piano A LIVELLO REGIONALE

- ✓ **Leva di scontro politico**, non elemento di convergenza verso interessi comuni: manca un consenso forte alla base
- ✓ **Procedure lunghe e complesse**

Gli effetti

- ✓ PRT "datati" in vigore privi di effetti sostanziali (e viceversa)
- ✓ Vuoto di indirizzo strategico (suppliscono altri strumenti di programmazione - PRS, PTR; ecc - non sufficientemente "calibrati" sul settore)

... E' DI SORIENTATA ...

- ✓ **dall'INCERTEZZA DELLE STRATEGIE da adottare** (contenuti coerenti, ma poco modulati sulle caratteristiche del territorio regionale, indicano un recepimento "passivo" delle indicazioni, uno scollamento tra analisi di scenario e strategia, un eccesso di localismo)
- ✓ **dallo "SCOLLAMENTO" TRA PROGRAMMAZIONE "OPERATIVA" e pensiero strategico** (il resto della programmazione è svincolata dalle vicende di natura politica, e segue un iter indipendentemente dalle sorti del piano)
- ✓ **da una CARENZA DI STRUTTURE E RISORSE umane e finanziarie** (definiti obiettivi, orientamenti e strumenti si fatica a tradurre il tutto in applicazione operativa. Incide la carenza di risorse e un'organizzazione interna ancora sottodimensionata e/o in via di definizione?)

ALCUNI SEGNALI POSITIVI ...

Diversi PRT hanno recepito indicazioni procedurali e aspetti innovativi della pianificazione ...

PROGRESSI

- Pianificazione strategica e tattica
- Analisi di scenario articolate (domanda/offerta di mobilità)
- Esame degli impatti sociali ed ambientali

ELEMENTI DI DEBOLEZZA

- Coordinamento reale con piani/politiche di altri settori
- Consultazioni (ex-ante/post)
- Monitoraggio piano (ex-post)
- VAS



PROGREDISCONO BUONE PRASSI E ORGANIZZAZIONE INTERNA ...

PROGRESSI

- strutture regionali dedicate (Osservatori, Agenzie, ...)
- buone pratiche e procedure sperimentali
- partecipazione a progetti europei
- fenomeni di integrazione logistica orizzontale e verticale (Piattaforma NE e NO, SLALA, porti adriatici, ...)

CRITICITA'

- Si **interviene sull'OFFERTA, ma POCO SULLA DOMANDA** o sull'integrazione di una logistica di filiera attraverso forme di sperimentazione che coinvolgano domanda e l'offerta di servizi logistici

DUE LEVE FONDAMENTALI SU CUI AGIRE ...

1. Sciogliere il nodo della pianificazione ...

- Svincolandola dalle turbolenze della politica
- Individuando procedure chiare e strumenti più snelli
- Applicando procedure/processi di controllo ed efficientamento del piano (VAS, Consenso, Autoverifica obiettivi di piano)
- Ragionando all'interno di un quadro ordinatore complessivo dove collocare pochi ma ben definiti macro-obiettivi
- Superando la logica del localismo

2. Incentivare forme integrate DOMANDA-OFFERTA a livello locale

1. RILEVAZIONE

Obiettivi, Metodi, Strumenti, Criticità

2. PRIME EVIDENZE




Fattori che concorrono a inibire la Logistica pubblica

3. LOGISTICA E TRASPORTO MERCI




Organizzazione, Obiettivi, Orientamenti nella PA

Un settore in via di consolidamento tra nuove procedure ...

Forme di valutazione dell'impatto del piano sull'ambiente:

-  **Si, la VAS - 3 regioni** (Lazio, Puglia, Toscana)
-  **Si, una forma generica di valutazione - 4 regioni** (Emilia Romagna, Marche, Molise, Sicilia)
-  **No, ma sarà applicata ai nuovi piani - 6 regioni** (Basilicata, Calabria, Lombardia, Piemonte, Umbria, Veneto)

Applicazione di una procedura di autoverifica degli obiettivi di piano:

-  **Si - 6 regioni** (Basilicata, Lombardia, Marche, Puglia, Sicilia, Toscana)
-  **No, ma sarà applicata ai nuovi piani - 5 regioni** (Calabria, Emilia Romagna, Friuli, Piemonte, Veneto)
-  **No - 2 regioni** (Molise, Umbria)

.... e nuovi strumenti al servizio della Logistica

Presenza di una Struttura dirigenziale



Si - 11 regioni

(Abruzzo, Emilia Romagna, Friuli V.G., Lazio, Liguria, Lombardia, Piemonte, Puglia, Sicilia, Toscana, Veneto)



No - 5 regioni

(Basilicata, Campania, Marche, Molise, Umbria)

Presenza di una Agenzia/Osservatorio



Si - 7 regioni

(Campania, Emilia Romagna, Lazio, Liguria, Marche, Puglia, Veneto)



No - 9 regioni

(Abruzzo, Basilicata, Friuli V.G., Lombardia, Molise, Piemonte, Sicilia, Toscana, Umbria)

Partecipazione a imprese/società



Si - 7 regioni

(Campania, Friuli V. G., Lazio, Piemonte, Toscana, Umbria, Veneto)



No - 6 regioni

(Basilicata, Liguria, Lombardia, Marche, Molise, Sicilia)

Professionalità e formazione nel settore

Addetti alla logistica e al trasporto merci

Presenza di 4 unità



Lombardia, Marche, Veneto

Presenza di 3 unità



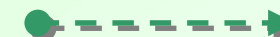
Friuli V. G.

Presenza di 2 unità



Sicilia

Presenza di 1,5 unità



Emilia Romagna

Presenza di 1 unità






Lazio

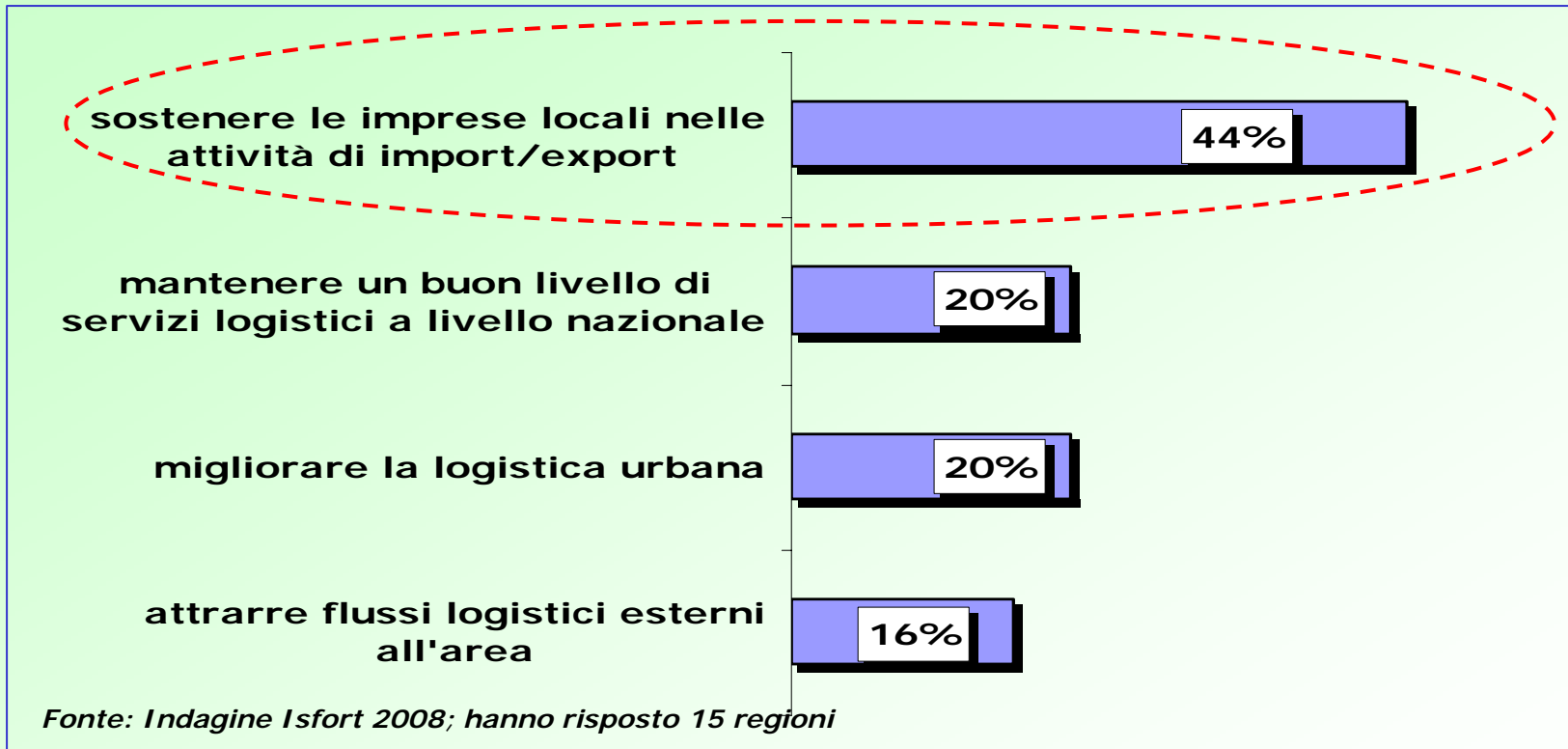
Giornate di formazione/informazione

Lombardia, Marche, Veneto, Toscana, Emilia Romagna hanno svolto giornate di formazione specialistica sul trasporto delle merci e della logistica

L'intervento pubblico sul territorio

- Una **varietà ampia di strumenti** e provvedimenti normativi rivolti a sostenere e promuovere il settore logistico (leggi regionali, delibere di giunta, convenzioni ecc);
- i quali agiscono frequentemente sull'**offerta**  (17 **regioni**) (infrastrutture e servizi di trasporto merci e logistica) e raramente sulla **domanda** (assistenza alle imprese-clienti)  (2 **regioni**)
- ricorrendo spesso anche a misure di **regolazione** degli impatti e dei costi indirettamente generati sul territorio  (9 **regioni**)

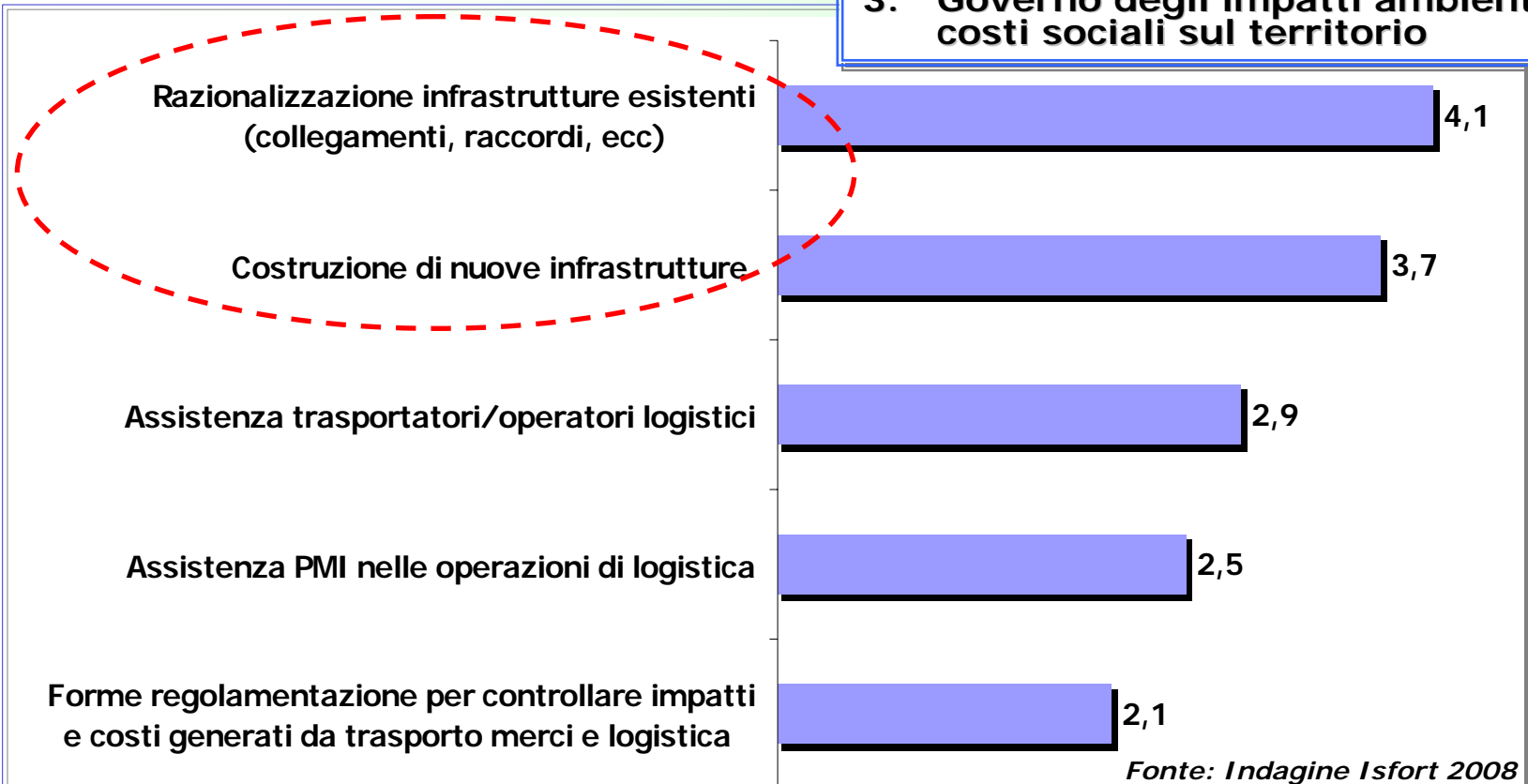
Principali obiettivi regionali in materia di logistica e trasporto merci



La logistica è principalmente intesa come **STRUMENTO A SOSTEGNO DELLE IMPRESE** mentre il suo impiego come **LEVA DI ATTRAZIONE DEI FLUSSI ESTERNI ALL'AREA** rimane ancora **MARGINALE**

Orientamenti dell'intervento regionale nel settore logistico

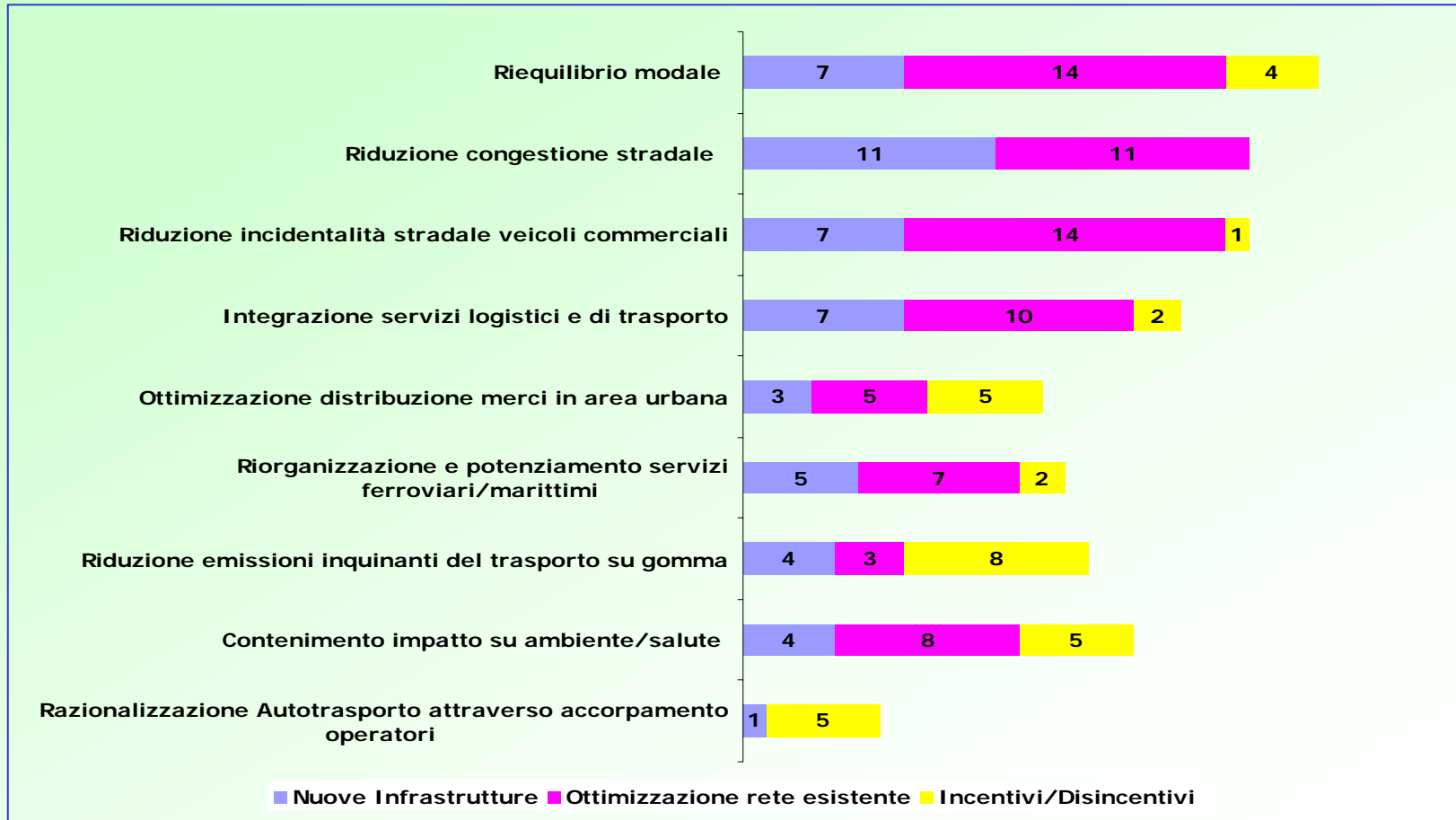
1. Tendenza a privilegiare interventi di tipo infrastrutturale
2. Incremento degli interventi di regolazione e di assistenza ad operatori e imprese
3. Governo degli impatti ambientali e dei costi sociali sul territorio



Fonte: Indagine Isfort 2008

• Hanno risposto alla domanda 14 regioni

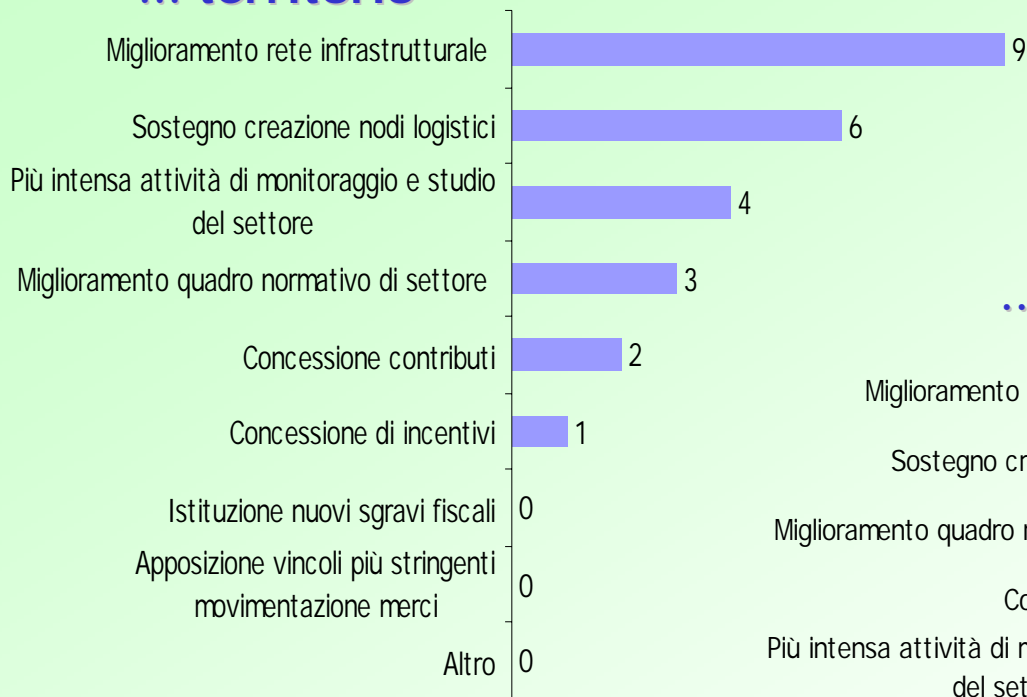
Le priorità regionali nel trasporto merci e nella logistica (n. regioni)



(1) Hanno risposto alla domanda 14 regioni. Erano possibili più risposte
 Fonte: Indagine Isfort, 2008

Gli effetti positivi degli interventi regionali su ...

... territorio



... e competitività delle imprese



(1) Hanno risposto alla domanda 11 regioni; possibili più risposte

Fonte: Indagine Isfort, 2008



OSSERVATORIO NAZIONALE SUL TRASPORTO MERCE E LA LOGISTICA



Grazie per l'attenzione

deascentiis@isfort.it; pessina@isfort.it

Roma, 12 febbraio 2009