

Trasporto merci e logistica per la competitività

La Regione intende promuovere una attività volta a migliorare la competitività del sistema d'offerta regionale del trasporto merci e dei servizi logistici, nel quadro di una forte compatibilità ambientale. Tale obiettivo è perseguibile per mezzo di una modifica strutturale del settore, caratterizzato dalla estrema polverizzazione dell'autotrasporto, dalla mancanza di strutture di scambio modale per una gestione integrata del trasporto merci, dalla scarsa efficienza del trasporto per ferrovia, dalla carenza di moderni operatori della logistica capaci di intervenire sull'intero ciclo di movimentazione delle merci (approvvigionamento, produzione, distribuzione).

Anche in Umbria il sistema produttivo è, sempre più, ad "alta intensità di trasporto", sia per effetto della riorganizzazione dei processi produttivi e commerciali delle imprese, sia per effetto dell'apertura di nuovi mercati, nel quadro dell'integrazione europea e delle globalizzazioni dell'economia.

Tale nuovo scenario spinge le imprese, anche piccole e medie, a trovare, nella ottimizzazione logistica dell'intero ciclo della merce, una nuova e decisiva fonte di vantaggio competitivo, tenuto conto che la "fattura logistica" incide oggi per circa 1/3 nel conto totale di produzione e commercializzazione di un bene.

Il sistema produttivo, soprattutto quando è caratterizzato, come quello umbro, da una forte presenza di piccole e medie imprese che esprimono una domanda destrutturata e dispersa territorialmente, non genera spontaneamente una domanda di integrazione modale e di crescita delle attività logistiche, tendendo invece a trovare risposta nell'ulteriore flessibilizzazione dell'autotrasporto.

Le attività logistiche, pertanto, debbono essere promosse ed organizzate non solo nella dimensione delle singole imprese, ma soprattutto in quella del sistema territoriale; ciò richiede un ruolo attivo del settore pubblico che, peraltro, non può e non deve sostituirsi all'intervento degli operatori privati.

L'azione della Regione è volta, pertanto, a stimolare una fattiva concertazione fra tutti i protagonisti, istituzioni locali, gestori delle reti, operatori di trasporto e della logistica, clienti industriali, al fine di delineare un quadro d'insieme e di realizzare sul territorio, nei diversi bacini produttivi, strutture per la movimentazione ed il trattamento logistico delle merci.

Queste strutture debbono raccordarsi, in una logica di complementarità con gli interporti di Lesi e Orte, ma debbono offrire, allo stesso tempo, opportunità di qualificazione anche al trasporto ferroviario tradizionale e all'autotrasporto.

Le strutture ombre, che dovranno rispondere a livelli diversificati di funzioni, con riguardo alla dimensione ed alla specializzazione, sono previste, in base alle risultanze dello studio affidato alla Soc. A.C.T. (delibera di Giunta Regionale 21 gennaio 1998, n. 92) nelle località di Foligno, Terni, Gualdo Tadino, Marsciano, Città di Castello ed Orvieto.

Per ciascuno di tali territori, corrispondenti ad altrettanti bacini produttivi, dovranno essere predisposti appositi progetti di fattibilità per le basi attrezzate merci, secondo un ordine di priorità riferibile sia al grado di fattivo impegno degli operatori di mercato e delle istituzioni locali, sia alla possibilità di utilizzare strumenti normativi e promozionali, quali quelli della programmazione negoziata e la legge 23 dicembre 1997, n. 454, volta al riordino dell'autotrasporto e allo sviluppo dell'intermodalità.

In linea generale è indispensabile che la Regione si doti di un piano "operativo" dei trasporti delle merci e della logistica nell'ambito del quale identificare interventi, risorse, tempi di azione sulla base di adeguate e rigorose verifiche di fattibilità.

Il piano dei trasporti, come strumento di definizione e regolazione degli interventi, deve avere necessariamente una continuità ed una logica unitaria nel tempo anche se ovviamente aggiornabile periodicamente secondo l'evoluzione delle variabili in gioco e secondo il consuntivo delle realizzazioni compiute anno per anno.

Fondamentale appare anche un "osservatorio di settore", inserito del S.I.TER., che consenta l'acquisizione sistematica delle informazioni sui flussi, sulle merceologie, sugli operatori, sulle O-D e quant'altro per poter procedere verso scelte comuni ed interventi documentati e consapevoli.

In conclusione, taluni preliminari indirizzi, possono essere esplicitati come traccia per un definita politica regionale delle merci:

- Dare priorità ai potenziamenti della infrastruttura e degli incrementi nei servizi merci, con particolare riferimento all'adeguamento della F.C.U., la cui ristrutturazione va definita nel dettaglio;
- Curare il miglioramento dei collegamenti interregionali, anche verso i porti del Tirreno (Civitavecchia, Livorno) e dell'Adriatico (Ancona);
- Approfondire la fattibilità concreta delle basi merci prospettate a Foligno, Marsciano, Gualdo Tadino, Perugia, come pure nelle zone di Terni, Orvieto, Città di Castello, dove insistono tuttavia più complesse (e diversificate) problematiche; occorre per ciascuna di dette basi, valutare la redditività, le forme di finanziamento, l'impegno degli operatori interessati. Una ottimizzazione logistica per il ternano va pure ricercata in riferimento al costruendo Interporto di Orte;
- Studiare forme di sostegno finanziario all'imprenditoria di settore (logistica, in particolare) incentivando gestioni oculate, professionali e redditizie, e determinando il volume delle risorse attribuibili nell'ambito di un programma pluriennale di erogazioni, nel quale va inserita la necessaria formazione professionale e gli incentivi all'associazionismo, per migliorare la posizione d'impresa e le dialettiche di mercato;
- Organizzare una struttura permanente di elaborazione, gestione ed aggiornamento del piano regionale trasporti, di cui le problematiche merci sono un riferimento assolutamente essenziale;
- Studiare l'articolazione operativa di un Osservatorio Regionale del Trasporto merci, le cui molteplici valenze potrebbero essere massimamente proficue a livello di informazione aziendale di mercato (all'interno, ad esempio, dei centri merci), di monitoraggio congiunturale, di tendenza strutturale per il settore (medio e lungo periodo, con previsioni di prospettiva circa le modificazioni attese nei mercati nazionali ed internazionali). Anche a livello di aggiornamento informativo per il piano regionale del trasporto delle merci (P.R.T.) un Osservatorio statistico dovrebbe basarsi su una banca dati all'uopo dimensionata e calibrata, nell'ambito del S.I.TER..
- Creare un organismo deputato alla formazione ed al controllo della qualità dei servizi di trasporto e logistica per garantire una concorrenzialità di adeguato livello europeo.

Su questi indirizzi preliminari sono messi a punto strumenti di intervento per questo fondamentale comparto dell'economia regionale, anche attraverso una revisione mirata della legge regionale 10 aprile 1995, n. 25, la cui operatività va ripensata in un quadro di complementarietà ed integrazione con la legge 23 dicembre 1997, n. 454.