



MOBILITA' ALTERNATIVA: PROGETTI CONCRETI PER LA COMUNITA'
 Convegno/dibattito organizzato dal Comune di Capannori e dalla Commissione Comunale Mobilità

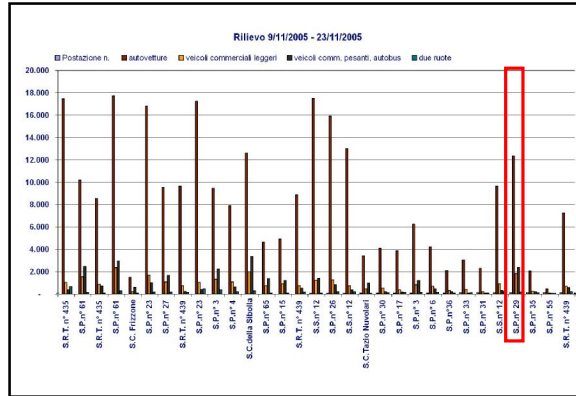
venerdì **10 maggio 2013** ore 21
 Polo culturale Artémisia
 Via dell'Aeroporto - **Iassignano**

Salvo del Sindaco di Capannori **Giorgio Piccola**, sindaco onorario di Firenze
 "La mobilità è una città diffusa" **Giorgio Piccola**, sindaco onorario di Firenze
 "Proposte e soluzioni alternative" **Paola Vilani**, architetto urbanista di Milano
 "Le scelte di mobilità per le aree industriali" **Pierpaolo Bellini**, Coordinatore del UNICEV (Unione Nazionale per lo Sviluppo Industriale di Piacenza)
 "La mobilità didattica" **Sergio Pellegrini**, ingegnere di Torino

Paola Vilani
 Dip. Ingegneria Civile e Ambientale - Politecnico di Milano
 sez. Infrastrutture di Trasporto e Geosistemi

Proposte e soluzioni alternative

www.comune.capannori.lu.it



Viale Europa - Papao direzione Marlia

Ora di punta 7:45 - 8:45
 684 autovetture
 162 veicoli commerciali
 114 mezzi pesanti

Ora di punta 18:00 - 19:00
 875 autovetture
 35 veicoli commerciali
 38 mezzi pesanti

Le ore di punta differiscono in relazione alle diverse tipologie di mezzi

Il traffico rilevato su Viale Europa mette in crisi i classici enunciati dell'ingegneria dei trasporti: "L'ora di punta è pari a 1/10 del Traffico Giornaliero Medio" e "La trentesima ora di punta equivale ad 18% del TGM (Q₃₀ = 18% TGM)". I flussi rilevati nella sola fascia oraria 7:00 - 19:00 sono pari a 11.547 veicoli equivalenti (applicando come coefficiente 1,7 per i veicoli commerciali e 2,8 per i veicoli pesanti).



Viale Europa - Papao direzione Marlia

Flussi rilevati 7:00 - 19:00

7.437 autovetture → 7.437 veic. equivalenti
 991 veicoli commerciali → 1.685 veic. equivalenti
 866 mezzi pesanti → 2.425 veic. equivalenti

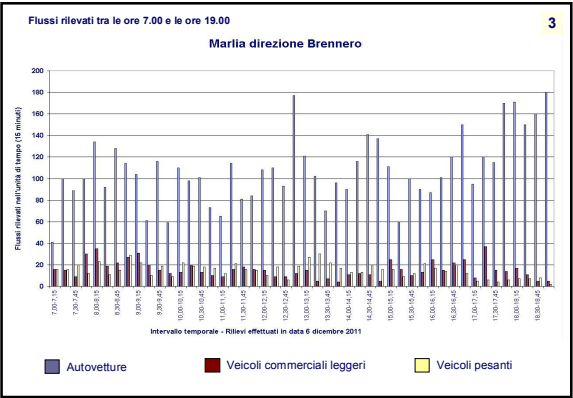
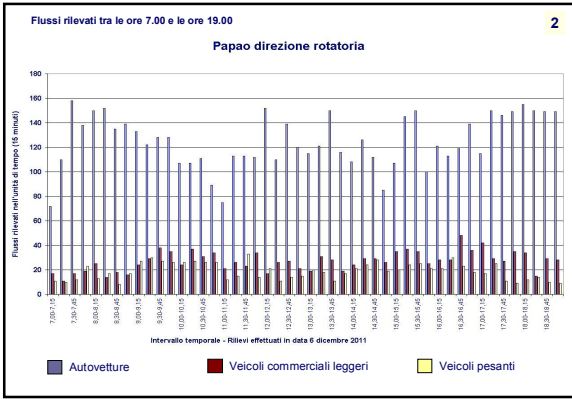
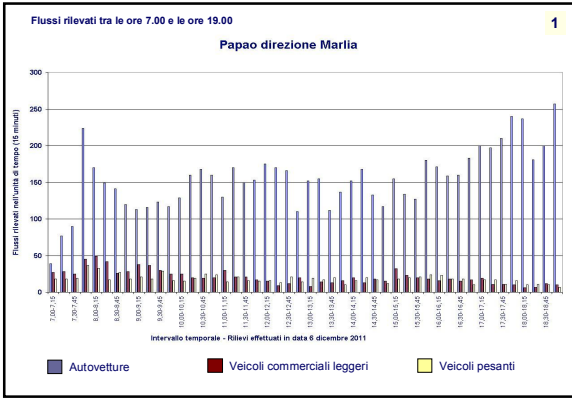
 9.294 veicoli → 11.547 veicoli equivalenti

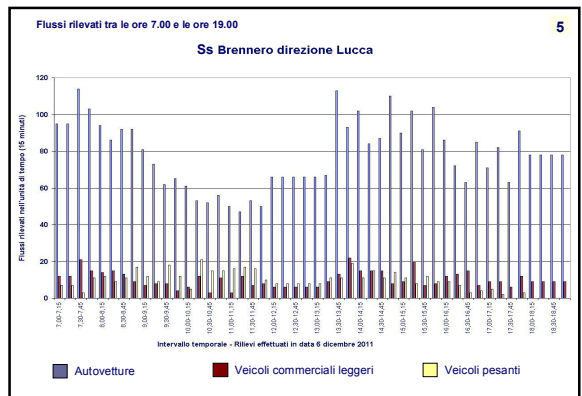
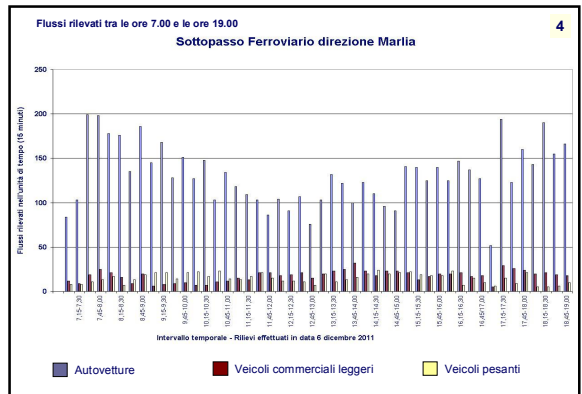


Viale Europa - Papao direzione Marlia

Tipo di strada	Ambito territoriale	Livello di Servizio LOS	Portata di servizio per corsia (veic. equiv. / ora)	Valori orientativi Q/C
Autostrada				
Extraurbana principale				
Extraurbana secondaria	C1	C	una corsia	600
	C2	C	una corsia	600
Urbana di scorrimento	D	Urbano	Strada principale	950
			Eventuale strada di servizio	800
Urbana di quartiere	E	Urbano	capacità	800
Locale	F1	Extraurbano	una corsia	450
	F2	Urbano	una corsia	450
			capacità	800

In viale Europa sono stati rilevati 11.547 veic. eq.
 In viale Europa, classificabile dal punto di vista geometrico ai sensi del D.M. 5/11/2001 come una Strada di Categoria F, transitano 962 veic.eq./h di molto superiori alla classica portata di servizio di una strada "extraurbana secondaria" e pari a più del doppio dei volumi di traffico che la Normativa riporta per le strade locali extraurbane di tipo F.








S.P. 29 Viale Europa

Confronto tra i rilievi eseguiti in data 6 dicembre 2005 ed i rilievi eseguiti in data 6 dicembre 2011

Veicoli nella fascia oraria 7.00 - 19.00	dirz nord 2005	dirz nord 2011	dirz sud 2005	dirz sud 2011	Incremento percentuale dirz nord	Incremento percentuale dirz sud
Auto	5.461	7.437	5.323	6.003	36,18	12,77
Veicoli commerciali leggeri	880	991	813	1.300	12,61	59,90
Veicoli commerciali pesanti e autobus	1.100	866	1.161	908	21,27	21,79
Totali	7.441	9.294	7.297	8.211	24,90	12,53

S.P. 29 Viale Europa

Veicoli equivalenti (coeff. 1,7 veicoli < 12 m ; coeff. 2,8 veicoli > 12 m) -
Confronto tra i rilievi eseguiti in data 6 dicembre 2005
ed i rilievi eseguiti in data 6 dicembre 2011

Veicoli nella fascia oraria 7.00 - 19.00		direz nord 2005	direz nord 2011	direz sud 2005	direz sud 2011	Totale due direzioni 2005	Totale due direzioni 2011	Incremento percentuale nelle due direzioni
 Auto		5.451	7.437	5.323	6.003	10.784	13.440	24,63
 Veicoli commerciali leggeri		1.496	1.685	1.382	2.210	2.878	3.895	35,32
 Veicoli commerciali pesanti e autobus		3.080	2.425	3.251	2.542	6.331	4.967	- 21,54
Totale		10.037	11.547	9.956	10.755	19.993	22.202	11,55

Valore più alto dell'1% annuo

Occorrono nuove modalità di spostamento

Occorre dare pieno sostegno nel breve - medio periodo
- alla pedonalità
- alla ciclabilità

Occorre incentivare il car pooling e il trasporto pubblico

Servono azioni di mobility management

 Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Occorre puntare a nuovi modelli nella logistica

Le sei regole della logistica

- Il fattore temporale
- Rete ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità
- Terminal Intermodali
- Le sfide normative europee
- Terminal Intermodali
- Toscana, qualche dato
- Movimentazione merci su strada e incidenti
- Risorse economiche e sinergie
- Sviluppo locale di tipo partecipativo
- Azioni da porre in atto e azioni sul lungo periodo
- Logistica, controlli e sicurezza stradale

 Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Il Piano per la logistica

Le sei regole della logistica :

la giusta quantità
dello specifico prodotto richiesto
alla destinazione definita
nei tempi stabiliti
in perfetto stato
ad un prezzo equo




Il fattore temporale

Capitolo 4

74

♦ Elevata incidenza dei tempi di inattività del trasporto. In Italia si è sempre data poca attenzione alle problematiche relative ai tempi di inattività del ciclo di trasporto, in particolare modo per quanto riguarda le attese per il carico e lo scarico dei mezzi. L'assenza di collaborazione e di coordinamento tra interlocutori logistici e interlocutori commerciali delle aziende genera ricadute importanti sui tempi di sosta degli automezzi nonché è causa di continui attriti sui costi di interfaccia (ad esempio per la gestione dell'interscambio dei pallet). Tali inefficienze generano costi che potremmo meglio definire sprechi, che coinvolgono tutta la filiera logistica, caricatori, trasportatori, destinatari e l'intero Sistema Paese. Il fenomeno è addirittura eclatante nel caso dei centri distributivi della GDO (Grande Distribuzione Organizzata) nel settore dei beni di largo consumo in cui si arriva, in media, a 3 ore di attesa. In tempo è una risorsa troppo preziosa: ottimizzare l'utilizzo del tempo significa rendere più efficiente l'intera *supply chain*, diminuire il costo logistico associato alle merci nonché ridurre i costi esterni generati dall'attività di trasporto.

 Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Il fattore temporale : gli orari dei terminal intermodali



Il network per l'intermodalità

Home > Terminali > Bari/Fermeccio > contatti e orari

L' Azienda **I terminali** **I nostri servizi** **Qualità e ambiente**

Il sistema integrato

- contatti e orari
- come raggiungerci

Bari/Fermeccio

Bologna Interporto

Brescia Scalo

Brindisi

Brindisi Palmieri

Catanzaro

Caserta Bicocca

Catù

Livorno Giusticce

Mantova Marcinnes

Milano Certosa

Milano Segrate

Contatti e orari

Terminali intermodali di LIVORNO GIUSTICCE
 Referente Terminali Italia: **Marcello Mazzetti**
 Luc Giusticce Colasalveti
 Via delle Colonne 23
 57100 Livorno (LI)
 tel. 058 696413 - fax. 058 6994659
 email: paola.log@terminalitalia.it

Orari e orari di apertura
 - lunedì-venerdì: dalle ore 8.00 - 13.00/14.00 - 18.00
 - sabato: dalle ore 8.00 alle 11.00



 Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Il fattore temporale : gli orari dei terminal intermodali

Il network per l'intermodalità

Home > Terminali > Milano Certosa > contatti e orari

Contatti

Terminali intermodali di **MILANO CERTOSA**
 Referente Terminali Italia: **Nevio Olimp**
 Via O. Stephenson 25A Scalo Merli FS Certosa
 20157 Milano (MI)
 tel. 02 39002041 fax 02 39002360
 email resp.mica@terminalitalia.it

Orari e orari di apertura
 - lunedì-venerdì: dalle ore 8.15 alle 20.15
 - sabato: dalle ore 8.00 alle 12.00

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Il fattore temporale : gli orari dei terminal intermodali

Il network per l'intermodalità

Home > Terminali > Bari Ferruccio > contatti e orari

Contatti e orari

Terminali intermodali di **BARI FERRUCO**
 Referente Terminali Italia: **Roberto Tagano**
 Viale dei Turchi Scalo Merli FS
 70124 Bari (BA)
 tel. 080 5346378 - fax 080 5344400
 email: roberto.tagano@terminalitalia.it

Orari e orari di apertura
 - lunedì-venerdì: dalle ore 7.15 alle 19.15
 - sabato: dalle ore 8.00 alle 12.45

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Il fattore temporale : gli orari dei terminal intermodali

Il network per l'intermodalità

Home > Terminali > Roma Sabbatello > contatti e orari

Contatti

Terminali intermodali di **ROMA SABBATELLO**
 Referente Terminali Italia: **Andrea Accornero**
 Via di Villa Spada Scalo Merli FS
 00186 Roma (RM)
 tel. 06 81211 fax 06 812115
 email: andrea.accornero@terminalitalia.it

Orari e orari di apertura
 - lunedì: dalle ore 7.15 alle 18.45
 - martedì-venerdì: dalle ore 7.45 alle 18.45
 - sabato: chiuso

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Il fattore temporale : gli orari dei terminal intermodali

Il network per l'intermodalità

Home > Terminali > Venezia Quadrante Europa > contatti e orari

Contatti

Terminali intermodali di **VENEZIA QUADRANTE EUROPA**
 Referente Terminali Italia: **Federica Ceccato**
 Via Sottomarina Quadrante Europa
 30137 Venezia (VE)
 tel. 041 9924411 fax 041 9923172 - 04921 771
 email: federa.ceccato@terminalitalia.it

Orari e orari di apertura
 lunedì-venerdì: dalle ore 7.15 alle 19.15

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Le sfide normative europee

I veicoli commerciali pesanti in Europa contribuiscono al 5% delle emissioni totali di CO₂

CARS 21 for smart Regulation

Sfide normative

- ACCORDI COMMERCIALI
- ITS
- ENERGY TAXATION
- REDUZIONE EMISSIONI CO₂
- LOW CARBON ECONOMY 2050

25/03/2011
 Assemblea Pubblica ANPIA
 Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

La rete infrastrutturale in Toscana

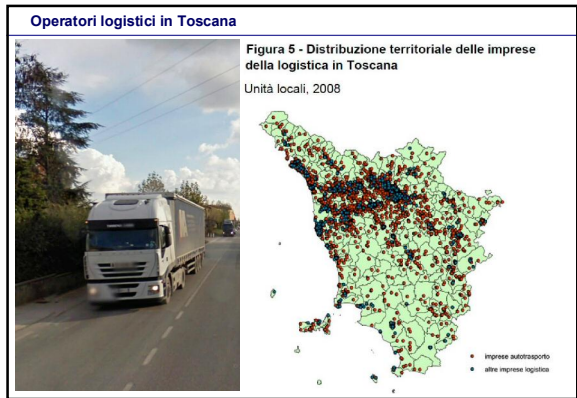
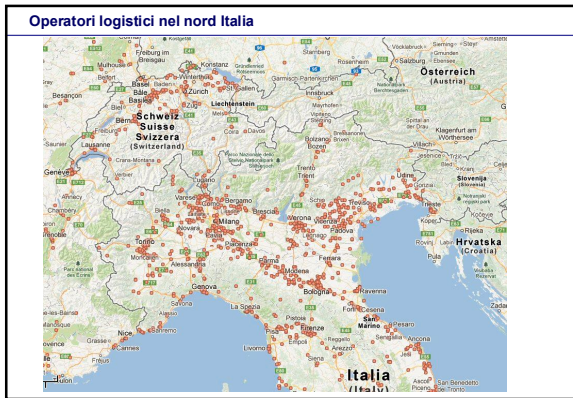
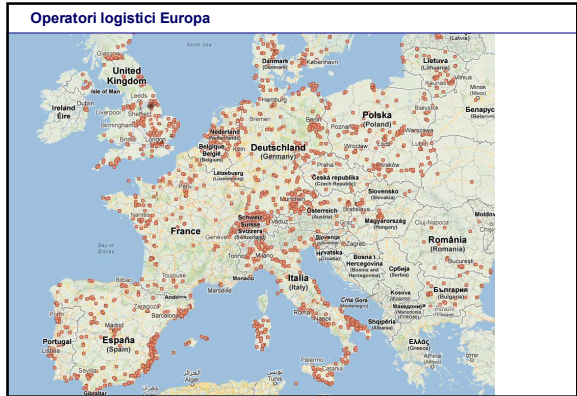
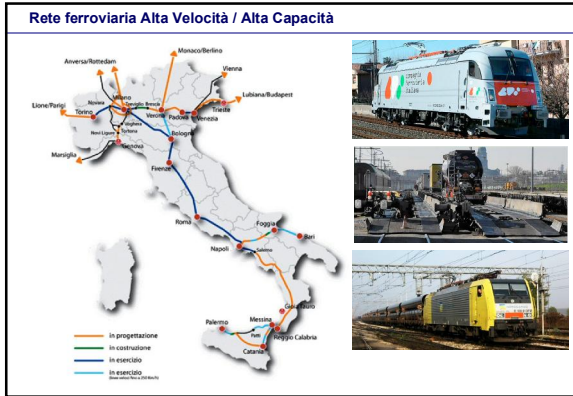
Anno 2009 (n.i. Italia=100)

Tavola 20.1 Indicatori di dotazione infrastrutturale per categoria di Infrastrutture e per provincia -

Fonte: Anuario Statistico della Toscana, 2009

PROVINCE	INFRASTRUTTURE ECONOMICHE			
	Rete stradale	Porti	Aeroporti	Rete ferroviaria
Massa-Carrara	151,4	456,1	29,6	136,3
Lucca	187,1	24,2	16,0	91,6
Pistoia	138,2	0,0	0,0	102,4
Firenze	117,6	0,0	83,5	260,6
Livorno	96,5	1.498,3	58,5	184,7
Pisa	59,8	0,0	266,6	128,2
Arezzo	104,1	0,0	18,6	163,2
Siena	91,4	0,0	36,7	47,0
Grosseto	49,4	150,6	60,8	81,8
Prato	41,3	0,0	0,0	44,6
TOSCANA	101,9	149,5	68,3	139,8
ITALIA	100,0	100,0	100,0	100,0

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it



Le politiche per la logistica in Toscana

REGIONE TOSCANA

PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (PRIM) 2012 - 2015

Informazione preliminare al Consiglio Regionale ai sensi dell'articolo 48 dello Statuto regionale

Piani e programmi regionali

Piano regionale della mobilità e della logistica

Il Piano regionale del trasporto (PRT) ripete il suo corso nel 2012. È stato lo scenario a profondamente mutato, non solo in termini quantitativi (170 più di aziende e nuove aree della stessa mobilità), ma qualitativo. È questo il nuovo scenario infrastrutturale ed economico nel quale il colore è nuovo: dalla riproduzione dello spazio comune, nasce una rete di operatori logistici con un livello di servizio che è superiore a quello di altri operatori. È questo il nuovo scenario infrastrutturale ed economico nel quale il colore è nuovo: dalla riproduzione dello spazio comune, nasce una rete di operatori logistici con un livello di servizio che è superiore a quello di altri operatori.

Le politiche per la logistica in Toscana

REGIONE TOSCANA

PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ (PRIM) 2012 - 2015

Informazione preliminare al Consiglio Regionale ai sensi dell'articolo 48 dello Statuto regionale

Il potenziamento della rete ferroviaria riveste carattere prioritario anche su tutte le altre linee ferroviarie, tra cui il Corridoio Tirreno-Brennero (tratta Pontremolese e nodo di Pisa), la linea Pisa-Lucca-Viareggio, la Direttissima Firenze-Roma, la linea Firenze-Pisa, la linea Empoli-Siena-Chiusi, la linea Fiorentina e altri collegamenti ferroviari al fine di conseguire miglioramenti tecnologici e funzionali della rete. Questo permetterebbe di potenziare e velocizzare il trasporto regionale dei passeggeri, ma anche, in taluni casi, di consentire o migliorare il traffico dei treni merci, tendendo a privilegiare la sostenibilità dei mezzi di trasporto nell'ottica anche di una migliore integrazione e complementarietà delle reti ad alta velocità e convenzionali, puntando ad un loro equilibrato sviluppo.

Terminal intermodali in Toscana



20/10/11 - AUTORITA' PORTUALE DELLA SPEZIA E INTERPORTO DELLA TOSCANA CENTRALE FIRMANO IL PROTOCOLLO D'INTESA



Autorità Portuale della Spezia e Interporto della Toscana Centrale firmano protocollo d'intesa. Parolieri: "Stiamo costruendo una fitta rete di relazioni con i principali interporti del centro-nord del Paese. Vogliamo arrivare a movimentare il 50% delle merci via ferrovia"

Terminal intermodali in Toscana

In Toscana nel 2007 transitavano 107 milioni di tonnellate su strade e 4,3 milioni di tonnellate (il 4%) su ferrovia.

Tavola 20.9 Trasporti complessivi (a) su strada per titolo di trasporto - Regione di origine: Toscana Anni 2003 - 2007 (b)

ANNI	CONTO PROPRIO			CONTO TERZI			TOTALE		
	Tonnellate	Tkm (mg/ass)	Km medi	Tonnellate	Tkm (mg/ass)	Km medi	Tonnellate	Tkm (mg/ass)	Km medi
2003	29.723.198	1.476.277	49,7	58.545.188	10.241.825	174,9	88.268.386	11.718.102	132,8
2004	36.032.409	1.479.561	41,1	76.179.735	11.763.743	154,8	112.212.144	13.273.334	148,3
2005	28.883.192	1.244.144	43,1	78.314.594	13.087.519	167,1	107.197.786	14.332.263	133,7
2006	34.571.337	1.128.221	32,6	71.891.357	11.372.016	158,2	106.462.695	12.500.237	117,4
2007									
TOSCANA	32.856.590	1.262.517	38,4	74.898.192	10.464.000	139,7	107.754.693	11.726.516	128,8
ITALIA	459.561.966	17.582.117	38,1	1.017.682.230	147.307.566	144,7	1.477.244.196	165.289.683	111,9

(a) Nei trasporti complessivi sono evidenziati i flussi: origine Italia e destinazione Italia, origine Italia e destinazione Estero, origine Estero e destinazione Italia, origine Estero e destinazione Estero.
 (b) A partire dalla rilevazione relativa all'anno 2006, la metodologia di misurazione del fenomeno è stata oggetto di una complessiva revisione che ha determinato una discontinuità rispetto ai dati riferiti agli anni precedenti, rendendo poco significativo il confronto tra le due serie di dati (che vengono comunque riportati per conoscenza).
 Fonte: Istat, Trasporto merci su strada

Toscana - qualche dato

Tavola 20.10 Trasporti complessivi (a) su strada per titolo di trasporto - Regione di destinazione: Toscana Anni 2003 - 2007 (b)

ANNI	CONTO PROPRIO			CONTO TERZI			TOTALE		
	Tonnellate	Tkm (mg/ass)	Km medi	Tonnellate	Tkm (mg/ass)	Km medi	Tonnellate	Tkm (mg/ass)	Km medi
2003	28.717.956	1.470.305	51,2	57.491.445	9.269.078	161,6	86.209.401	10.739.383	124,8
2004	34.799.444	1.493.922	42,9	71.782.971	10.438.938	145,4	106.582.415	11.930.758	112,0
2005	28.873.183	1.293.729	45,1	74.348.965	11.258.180	151,4	103.222.178	12.551.909	121,8
2006	35.239.531	1.391.367	39,9	68.690.216	9.941.892	144,8	103.929.747	11.243.479	108,2
2007									
TOSCANA	32.181.172	1.361.343	43,5	75.558.384	9.849.857	127,6	107.739.556	11.942.200	116,1
ITALIA	459.201.260	17.528.852	38,1	1.016.543.440	146.540.834	144,2	1.475.744.700	164.460.287	111,5

(a) Nei trasporti complessivi sono evidenziati i flussi: origine Italia e destinazione Italia, origine Italia e destinazione Estero, origine Estero e destinazione Italia, origine Estero e destinazione Estero.
 (b) A partire dalla rilevazione relativa all'anno 2006, la metodologia di misurazione del fenomeno è stata oggetto di una complessiva revisione che ha determinato una discontinuità rispetto ai dati riferiti agli anni precedenti, rendendo poco significativo il confronto tra le due serie di dati (che vengono comunque riportati per conoscenza).
 Fonte: Istat, Trasporto merci su strada

Tavola 20.12 Merci trasportate dalle grandi imprese ferroviarie in partenza e in arrivo dalle/alle regioni per destinazione/origine (a) - Anno 2005 (tonnellate)

SPARTIZIONI REGIONARIE	PARTENZE			ARRIVI		
	Nazionale	Estero	Totale	Nazionale	Estero	Totale
TOSCANA	1.968.755	214.181	2.122.936	1.786.891	416.868	2.203.499
CENTRO	4.571.160	370.553	4.941.713	4.718.958	694.245	5.413.203
ITALIA	31.182.853	11.239.885	42.422.738	31.182.853	28.230.089	57.412.933

(a) I dati regionali sono rilevati ogni cinque anni secondo quanto previsto dal Regolamento Ce 91/2003.
 Fonte: Istat, Rilevazione del trasporto ferroviario

Toscana - qualche dato

Tavola 20.14 Merce nel complesso della navigazione e in navigazione di cabotaggio per porto (a) di sbarco e imbarco (migliaia di tonnellate) - Anno 2007

PORTI	NEL COMPLESSO DELLA NAVIGAZIONE (b)			IN NAVIGAZIONE DI CABOTAGGIO (b)		
	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale
2005	23.639	11.238	34.877	6.856	6.305	13.161
2006	25.817	11.140	36.958	6.859	5.836	12.494
2007 - PER PORTO						
Livorno	18.807	10.891	29.798	7.879	6.953	14.832
Marina di Carrara	1.529	963	2.491	28	43	72
Piombino	6.638	2.653	9.291	1.101	1.921	3.022
TOTALE	27.374	14.507	41.880	9.008	8.917	17.926

(a) Porti che trattano annualmente, nel complesso della navigazione, più di 1.000.000 di tonnellate di merce (Direttiva comunitaria n.64/95, Art.4, comma 2).
 (b) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.
 Fonte: Istat, Indagine sul trasporto marittimo

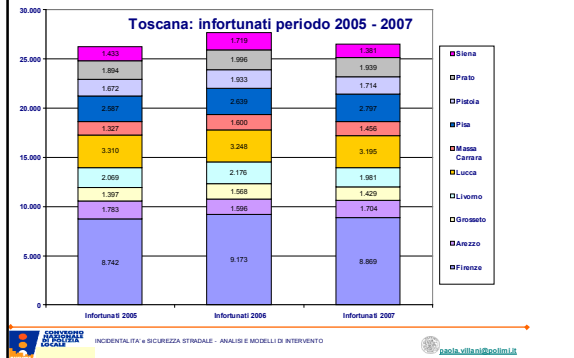
Movimentazione merci su strada e incidenti

Tavola 20.8 Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza per provincia - Anno 2008

ANNI PROVINCE	TOTALE INCIDENTI			DI CUI INCIDENTI MORTALI		
	Numero	Morti	Personi infortunate	Numero	Morti	Personi infortunate
2004	19.889	369	26.072	350	369	259
2005	21.133	362	27.728	338	362	230
2006	20.626	353	27.648	338	353	253
2007	20.206	322	26.495	303	322	203
2008 - PER PROVINCIA						
Massa Carrara	1.010	18	1.364	18	18	13
Lucca	2.391	36	3.105	36	36	13
Pistoia	1.248	19	1.688	18	19	11
Firenze	6.039	57	7.873	51	57	27
Livorno	1.389	21	1.809	20	21	10
Pisa	2.027	48	2.726	48	48	30
Arezzo	1.279	29	1.809	26	29	14
Siena	998	23	1.336	23	23	13
Grosseto	1.069	32	1.421	29	32	15
Prato	1.413	13	1.771	13	13	4
TOSCANA	18.893	296	24.992	282	296	150
ITALIA	218.963	4.731	310.739	4.364	4.731	3.374

Fonte: Automobili Club d'Italia

ANALISI DEGLI INCIDENTI STRADALI IN TOSCANA



Toscana

Firenze (Firenze, Toscana) - 7 Gennaio 2013
La S170 colpisce ancora, camion ribalta il rimorchio



Ennesimo incidente sulla S170 Consuma, all'altezza di Forte al Corro, è il secondo incidente nell'arco di un mese per fortuna non si sono feriti.

INCIDENTE MORTALE/ Ttr contro treno a Chiuro, Sondrio. Due morti e due feriti gravi

Lombardia

Luino, 18 febbraio 2013



Lombardia, Cassanese



Lombardia

Bergamo, camion si ribalta sulla A4

Centinaia di polli sulla carreggiata

Centinaia di polli maciullati sono finiti stamattina sulla carreggiata dell'autostrada A4, nel tratto tra Bergamo e Seriate, dove si è ribaltato un mezzo pesante.

All'origine dell'incidente ci sarebbe una distrazione del conducente del mezzo pesante, che è però rimasto illuso. Sul posto sono intervenuti gli agenti della polizia stradale di Seriate per i rilievi e per far recuperare i polli, oltre ai vigili del fuoco. Due corriere sono state chiuse al traffico, creando disagi alla circolazione.

Giovedì 07 marzo 2013 12:38

Un mezzo pesante è ribaltato questa mattina nell'autostrada tra Bergamo e Seriate. L'incidente, che fortunatamente non ha coinvolto altri veicoli, ha causato la dispersione di un centinaio di polli maciullati e di un centinaio di litri di liquore di uva. I soccorsi, in corso all'altezza dell'intercambio di Sesto, hanno coinvolto oltre a mille e si prevedono la chiusura di parte di Via Feltrina (Strada 10) e di Via dell'Industria.

La zona è stata allargata e a raggiungere i 2 e di concentrazioni di coltelli in vendita. Il giorno anche i vigili del fuoco si erano di servizio per il recupero del materiale. La situazione è stata alla normalità alle 11 del mattino.

Svizzera




Lazio - Roma, via Nazionale



Puglia, Trani



Puglia, Trani



Puglia, Trani



Puglia, Trani

L'autotreno trasportava pasta



Quale la causa per moltissimi incidenti ?

Questa è la sagoma tipo relativa ai veicoli citati nell'Art. 61. Art.1 comma c (veicoli di lunghezza massima pari a 12 metri)



Quale la causa per moltissimi incidenti ?

Queste le sagome recentemente adottate dagli operatori logistici (e portuali) per contenere i costi di trasporto (maggiori volumi di carico a parità di conducenti impiegati)



Quale la causa per moltissimi incidenti ?

Queste le sagome recentemente adottate dagli operatori logistici (e portuali) per contenere i costi di trasporto (maggiori volumi di carico a parità di conducenti impiegati)



Quale la causa per moltissimi incidenti ?

Queste le sagome recentemente adottate dagli operatori logistici (e portuali) per contenere i costi di trasporto (maggiori volumi di carico a parità di conducenti impiegati)



Azioni

"Tripla-E" mutuata dal trasporto marittimo... Economia di scala, Efficienza energetica ed Ecocompatibilità

La Compagnia ferroviaria spagnola Renfe e la Società intermodale francese Naviland Cargo hanno inaugurato una connessione intermodale tra il porto di Barcellona e Lione, dove i container trovano coincidenze ferroviarie utili a proseguire verso Italia, Svizzera, Germania, Austria e Repubblica Ceca. A Barcellona si sta lavorando anche per creare un nuovo terminal che aumenterà la capacità di ricezione del porto.

Il 19 ottobre 2011, a seguito a un processo di consultazione durato due anni e in coerenza con il Libro Bianco dei Trasporti 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" [COM (2011) 144 IT 3 IT], la Commissione Europea ha adottato una proposta, che sostituisce e abroga la decisione n. 661/2010/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010, per ridefinire la Rete di trasporti unificata Europea (Rete TEN-T), che sarà costituita da una Rete di trasporto completa ed integrata di strade, ferrovie, linee aeree, vie navigabili interne e trasporto marittimo, nonché da piattaforme intermodali estesa a tutti gli Stati membri e a tutte le regioni e in grado di offrire la base per uno sviluppo equilibrato di tutti i modi di trasporto, al fine di agevolare i rispettivi punti di forza, massimizzando in tal modo il valore aggiunto della Rete per l'Europa.

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Azioni da porre in atto

- lavorare su cicli orari estesi - h24
- migliorare l'efficienza organizzativa dei nodi logistici
- semplificare le procedure
- aumentare la percentuale di trasporto merci su ferro

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Risorse economiche disponibili

Fondi strutturali 2014-2020

La Commissione garantirà il mantenimento delle sinergie già ottenute con la semplificazione e l'armonizzazione del primo pilastro (FEAGA - Fondo europeo agricolo di garanzia) e del secondo pilastro (FEASR) della politica agricola comune.

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Risorse economiche disponibili

Fondi strutturali 2014-2020

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Il quadro finanziario pluriennale proposto dalla Commissione prevede una dotazione di 376 miliardi di euro per la coesione economica, sociale e territoriale per il periodo 2014-2020.

Dotazione di bilancio proposta per il periodo 2014-2020	Miliardi di EUR
Regioni meno sviluppate	162,6
Regioni in transizione	38,9
Regioni più sviluppate	53,1
Cooperazione territoriale	11,7
Fondo di coesione	68,7
Dotazione supplementare per le regioni ultraperiferiche e a bassa densità di popolazione	0,926

Meccanismo per collegare l'Europa per i trasporti, l'energia e le TIC	40 (con altri 10 miliardi di EUR riservati all'interno del Fondo di coesione)
---	---

* Tutte le cifre sono espresse a prezzi costanti 2011.

Risorse economiche disponibili

Fondi del Quadro Strategico Comune 2014-2020

5.1.2. Approccio strategico (art. 9 Obiettivi tematici)

Per valorizzare al massimo l'impatto della politica ai fini della realizzazione delle priorità europee, la Commissione propone di rafforzare il processo di programmazione strategica. Ciò comporta la definizione, nel regolamento, di un elenco di obiettivi tematici in linea con la strategia Europa 2020:

- 1) rafforzare la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'innovazione;
- 2) migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché l'impiego e la qualità delle medesime;
- 3) promuovere la competitività delle piccole e medie imprese, il settore agricolo (per il FEASR) e il settore della pesca e dell'acquacoltura (per il FEAMP);
- 4) sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori;
- 5) promuovere l'adattamento al cambiamento climatico, la prevenzione e la gestione dei rischi;
- 6) tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse;
- 7) promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete;
- 8) promuovere l'occupazione e sostenere la mobilità dei lavoratori;
- 9) promuovere l'inclusione sociale e combattere la povertà;
- 10) investire nelle competenze, nell'istruzione e nell'apprendimento permanente;
- 11) rafforzare la capacità istituzionale e promuovere un'amministrazione pubblica efficiente.

Risorse economiche disponibili

Fondi strutturali 2014-2020

L'idea è relativa alla possibilità

- di acquisire aree ed edifici o locarne taluni all'interno dell'Orto mercato al fine di promuovere tutta la filiera agroalimentare delle singole Regioni che vorranno essere coinvolte,

- di acquisire temporaneamente nelle singole Regioni partecipanti specifici spazi adibiti alla produzione alimentare o alla trasformazione degli alimenti che si presumono possano essere consumati nel periodo della manifestazione.

Lo scopo è volto a rispettare totalmente le sei regole della logistica riportate nelle pagine iniziali. Ma lo scopo principale è quello di attivare un processo win - win.

Di seguito - per completezza dell'informazione - si riportano stralci del Regolamento di esecuzione ai sensi del Regolamento CE n. 1083/2006, Regolamento di esecuzione approvato con Decreto del Presidente della Repubblica n. 196 del 3 ottobre 2008.

Nelle pagine successive si evidenziano gli articoli che prevedono finanziamenti sull'ammissibilità delle spese da sostenere.

Risorse economiche disponibili

Fondi strutturali 2014-2020 ora denominati Fondi del Quadro Strategico Comune

Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR),

Fondo sociale europeo (FSE),

Fondo di coesione (FC),

Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR)

Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP)

Risorse economiche disponibili

Fondo di coesione (FC),

2.2. Infrastrutture di trasporto: coesione territoriale e crescita economica

386. Le infrastrutture di trasporto sono un presupposto fondamentale per la mobilità delle persone e delle merci e per la competitività e la coesione territoriale dell'Unione europea. L'UE è dotata di una fitta rete di trasporti, ma nel complesso le risorse destinate alla manutenzione e all'ammodernamento di tale rete sono in calo.

Pag. 107 White_paper_sec-2011-391-unofficial-translation_it.pdf

Risorse economiche disponibili

Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR),

Corridoi ferroviari per le merci e linee ad alta velocità per i passeggeri

400. La valutazione d'impatto sul regolamento relativo ai corridoi merci ha dimostrato che con investimenti pari a 3,2 miliardi di euro sulla parte di rete analizzata si otterrebbe un tasso di rendimento interno del 18,7%.

Pag. 108-110 White_paper_sec-2011-391-unofficial-translation_it.pdf

Risorse economiche utilizzabili ?

2.4.6. Infrastruttura di trasporto e servizi di trasporto: sovvenzioni e aiuti di Stato

515. La questione se il finanziamento pubblico dell'infrastruttura di trasporto costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE viene sollevata regolarmente. Gli orientamenti esistenti sugli aiuti di Stato alle ferrovie* e agli aeroporti** trattano solo marginalmente la questione, concentrandosi invece sulla valutazione della compatibilità delle misure di sostegno pubblico con l'articolo 107, paragrafo 3, del TFUE. Di conseguenza, il carattere di aiuto di Stato di un intervento pubblico per la costruzione di infrastrutture è regolato dalla giurisprudenza dei tribunali.

* Comunicazione della Commissione "Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie", 2008/C 184/07, parte 2: "Sostegno pubblico alle imprese ferroviarie attraverso il finanziamento delle infrastrutture".

** Comunicazione della Commissione "Orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali", 2005/C 312/01.

Pag. 137 White_paper_sec-2011-391-unofficial-translation_it.pdf

Si vedano anche

- "Verso un sistema dell'IVA più semplice, solido ed efficiente", COM(2010) 695

- "Libro verde dei servizi della Commissione" SEC(2010) 1455



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Il Quadro Strategico Comune stabilisce:

a) per ciascun obiettivo tematico, **le azioni chiave** che ciascun Fondo del QSC deve sostenere;

b) **le principali sfide territoriali per le zone urbane, rurali, costiere e di pesca, nonché per le zone con caratteristiche territoriali particolari** di cui agli articoli 174 e 349 del trattato, da affrontare nell'ambito dei Fondi del QSC;

c) **i principi orizzontali e gli obiettivi strategici per l'attuazione dei Fondi del QSC;**

d) **i settori prioritari per le attività di cooperazione nell'ambito di ciascun Fondo del QSC, tenendo conto, se del caso, delle strategie macroregionali e di quelle relative ai bacini marittimi;**



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Sviluppo locale di tipo partecipativo

Articolo 28

1. Lo sviluppo locale di tipo partecipativo, denominato sviluppo locale LEADER nell'ambito del FEASR, è:

a) concentrato su territori subregionali specifici;

b) di tipo partecipativo, ossia guidato da gruppi di azione locale composti da rappresentanti degli interessi socioeconomici locali pubblici e privati, in cui né il settore pubblico, né un singolo gruppo di interesse rappresenta, a livello decisionale, più del 49% dei diritti di voto;

c) attuato attraverso strategie territoriali di sviluppo locale integrate e multisettoriali;

d) definito tenendo conto dei bisogni e delle potenzialità locali, e comprende elementi innovativi nel contesto locale e attività di creazione di reti e, se del caso, di cooperazione.

2. Il sostegno dei Fondi del Quadro Strategico Comune allo sviluppo locale è coerente e coordinato. Tale coerenza e coordinamento sono assicurati segnatamente tramite procedure coordinate di rafforzamento delle capacità, selezione, approvazione e finanziamento delle strategie di sviluppo locale e dei gruppi impegnati nello sviluppo locale.

3. Se il comitato di selezione delle strategie di sviluppo locale istituito ai sensi dell'articolo 29, paragrafo 3, ritiene che l'attuazione della strategia di sviluppo locale selezionata richieda la partecipazione di più di un Fondo, può essere designato un Fondo capofila.

4. Qualora sia designato un Fondo capofila, i costi di gestione, animazione e creazione di reti inerenti alla strategia di sviluppo locale sono finanziati esclusivamente dal Fondo capofila.

5. Lo sviluppo locale sostenuto dai Fondi del QSC è realizzato nell'ambito di una o più priorità del programma



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Logistica e controlli stradali

Controllo armonizzato dell'attuazione delle norme relative al trasporto professionale su strada

172. A causa delle differenze che si osservano nei controlli e nelle sanzioni, le imprese di autotrasporto sono soggette a disparità di trattamento nei diversi Stati membri. Oltre a creare oneri amministrativi superflui e condizioni di concorrenza non omogenee, queste differenze sono all'origine di preoccupazioni crescenti in materia di sicurezza. Per affrontare questi problemi, la Commissione proporrà di armonizzare e potenziare le politiche finalizzate ad imporre il rispetto della normativa in modo che nello spazio unico europeo dei trasporti gli operatori siano trattati allo stesso modo nei controlli e in caso di infrazione delle norme sociali, tecniche, di sicurezza e di mercato stabilite a livello UE.



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Logistica e sicurezza stradale

Dimensioni e pesi massimi dei veicoli stradali

181. Le dimensioni e i pesi massimi dei veicoli stradali sono disciplinati dalla Direttiva 96/53/CE111. La direttiva, che stabilisce gli standard minimi nonché le dimensioni e i pesi massimi che i veicoli devono rispettare per poter accedere alle reti stradali di tutti gli Stati membri, è stata concepita negli anni '90 per accompagnare l'apertura del mercato dei trasporti internazionali su strada.

182. L'evoluzione della containerizzazione, la necessità di assicurare l'efficienza economica e ambientale del trasporto e lo sviluppo di sistemi aerodinamici per migliorare l'efficienza energetica dei veicoli impongono una revisione di questo strumento legislativo

Pag. 55 White_paper_sec-2011-391-unofficial-translation_it.pdf



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Logistica e sicurezza stradale

Dimensioni e pesi massimi dei veicoli stradali

183. Nell'industria del trasporto su strada, c'è chi ritiene che autocarri più pesanti e più lunghi permetterebbero di migliorare l'efficienza senza mettere a repentaglio la sicurezza o danneggiare l'infrastruttura. Studi indipendenti attualmente in corso per conto della Commissione valuteranno e stabiliranno le condizioni per un'evoluzione in questo senso.

184. La Commissione è comunque dell'avviso che sarebbe opportuno autorizzare cambiamenti limitati rispetto alle dimensioni attuali per consentire l'installazione di sistemi aerodinamici studiati per ridurre il consumo di carburante. Cambiamenti limitati potrebbero essere necessari anche per l'introduzione di nuove norme per i veicoli multimodali e in considerazione dei requisiti legati ai veicoli elettrici

Pag. 56 White_paper_sec-2011-391-unofficial-translation_it.pdf



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Riferimenti normativi, bibliografici e pagine web

Regione Toscana, Annuario Statistico della Toscana, 2009

Regione Toscana, Piano Regionale della mobilità e della logistica, 2012

Francesco Infantino, *Pesi e dimensioni dei veicoli in ambito Cee*, Rivista giuridica della circolazione e dei trasporti dell'Automobile Club d'Italia, n. 6/2000

WHITE PAPER SEC(2011) Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system / Tabelle di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile
http://ec.europa.eu/transport/white_papers/white_papers_en/index.htm

Giovanni Sacca, *I corridoi europei in Italia a servizio del trasporto merci containerizzato*, Transit World, 2012

Paola Vitari, *Analisi dei fattori di incidenza della Strada Regionale 70 della Consuina "OrientePess"* - Giornale delle Terre del Levante Fiorentino, febbraio 2013
<http://www.terredellevaldi.com/terre/70>

Paola Vitari, *Il teatro del silenzio: infrastrutture stradali ed eventuali responsabilità degli Enti proprietari delle strade* - Atti del seminario organizzato dalla Regione Toscana, "La fase indagine nell'ambito del sistema stradale", Palazzo Bastogi, via Cavoti, 16, Firenze, 23 novembre 2012

Paola Vitari, *La rete stradale in Europa e nel mondo: confronti Italia - Francia*, Strade&Autostrade n.6 Novembre/Dicembre 2012, n.96 anno XVI, Ed. Cem, Milano

Paola Vitari, *La rete stradale in Europa e nel mondo: confronti Italia - Francia*, Strade&Autostrade n.4 Luglio/Agosto 2012, n.94 anno XVI, Ed. Cem, Milano

Paola Vitari, *"Autoveicoli commerciali, specchietti retrovisori ed angolo cieco"* - PolNews - Quotidiano della Polizia Locale, n. 1660, Maggio, Editore, Luglio 2011

Paola Vitari, *"Incidentalità e sicurezza stradale - Analisi e modelli di intervento"* - Atti del Convegno Nazionale Polizia Locale - Roccone, settembre 2009

Terminologie di trasporto combiné, UNECE (ECMT-EC) 2001

<http://www.dccp.com/en/secure/poiv/terminologie-du-transport-combine.html>



Politecnico di MILANO
paola.vitari@polimi.it