

ALDAI ASSOCIAZIONE LOMBARDA DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI

Gruppo Energia ed Ecologia
Comitato Infrastrutture, Trasporti e Logistica

Dalle grandi infrastrutture alla logistica della distribuzione in area urbana
Sala Viscontea, via Larga 31, Milano

Nuovi modelli nella logistica della distribuzione in vista di EXPO 2015

Paola Villani
Dip. Ingegneria Civile e Ambientale - Politecnico di Milano
sez. Infrastrutture di Trasporto e Gestione

14 marzo 2013

Nuovi modelli nella logistica della distribuzione in vista di EXPO 2015

Le sei regole della logistica

Il fattore temporale

Rete ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità

Terminal Intermodali

Le sfide normative europee

Ipotesi di scenario e analisi delle potenzialità esistenti

Volumi movimentati nei Terminal Intermodali

Potenzialità dei Terminal Intermodali

Lombardia, qualche dato

Movimentazione merci su strada e incidenti

Provvedimenti adottati nel Comune di Milano

Distribuzione merci a Milano: qualche dato

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

Le sei regole della logistica

La teoria delle 6 regole della logistica ne definisce gli obiettivi, e cioè garantisce:

1. la giusta quantità (the right quantity)
2. della merce effettivamente richiesta (the right product)
3. alla destinazione definita (in the right place)
4. nei tempi richiesti (at the right time)
5. secondo la qualità opportuna (in the right condition)
6. ad un prezzo equo (at the right price)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Comitato Nazionale dell'Intermodalità e della Logistica

PIANO PER LA LOGISTICA
IL PROGRAMMA DI SOSTEGNO PER LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PAESE

OTTORNO 2006

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.

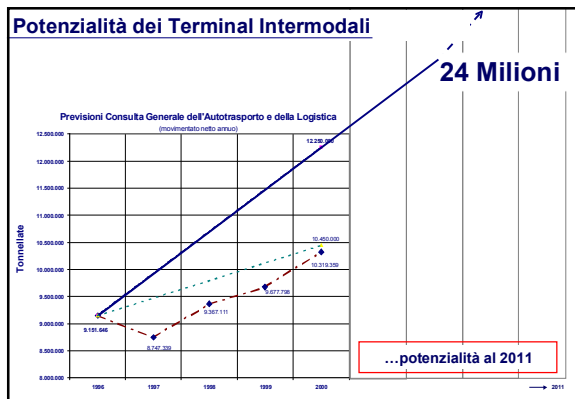
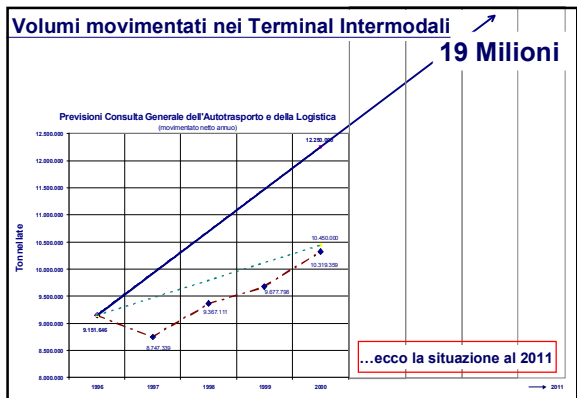
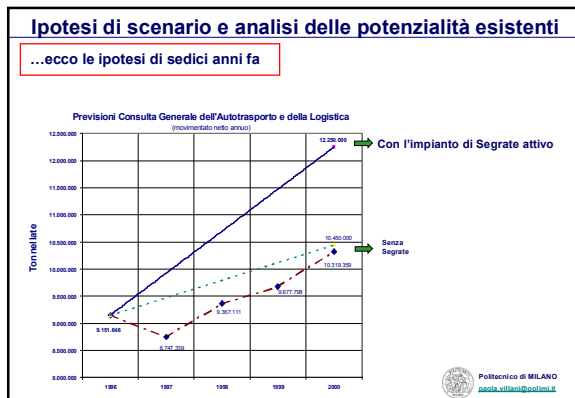
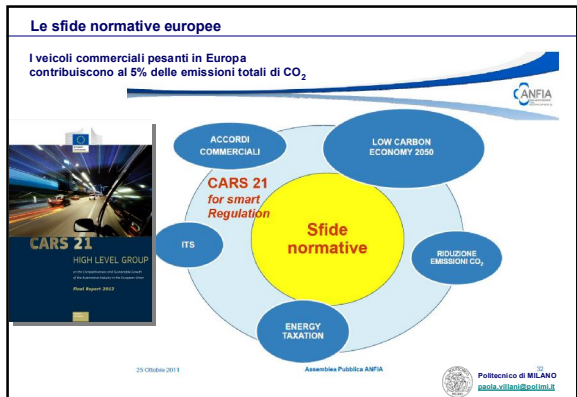
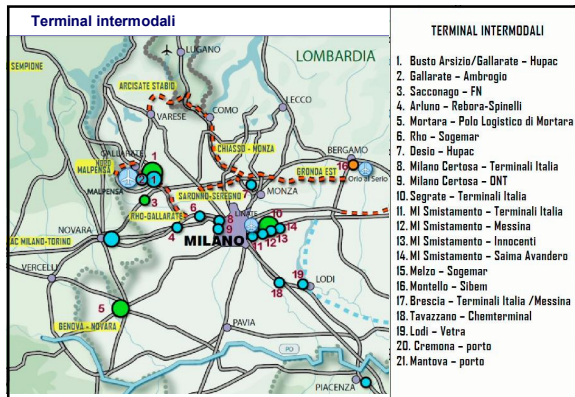
Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Rete ferroviaria Alta Velocità / Alta Capacità

Map showing high-speed rail routes across Italy. Legend: orange (in progettazione), green (in costruzione), blue (in esercizio). Inset photos show high-speed trains.

Terminal intermodali

Map showing intermodal terminals across Italy. Legend: green circle (Terminal Intermodale), orange circle (Terminal Intermodale in costruzione). Inset photos show intermodal terminals.



Lombardia - qualche dato

In Lombardia ogni anno transitano 379 milioni di tonnellate su strade e il 24% del traffico ha origine/proviene da altri Paesi UE.

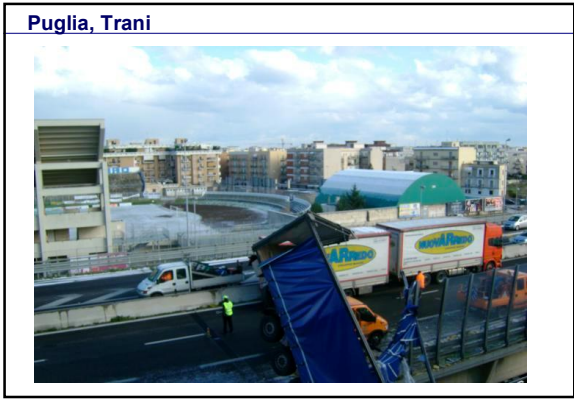
I 19 milioni di tonnellate movimentati negli interporti rappresentano soltanto il 5% ma le potenzialità arriverebbero comunque soltanto a coprire il 6%.

Il complesso delle merci movimentate via strada e via ferro è pari a 455 milioni di tonnellate di cui 76 Milioni/tonn. su ferro (16% del totale)

Lo 0,12% (557 mila tonnellate) sui poli aeroportuali (Malpensa, Linate e Orio al Serio).

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it





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)



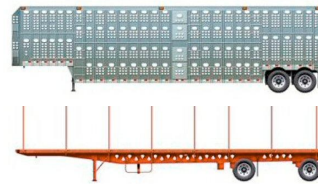
Quale la causa per moltissimi incidenti ?

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)



Provvedimenti adottati dal Comune di Milano

- **restrizione all'accesso dei veicoli commerciali** (esentati i veicoli per il trasporto delle derrate alimentari deperibili)
- **restrizioni orarie per le attività di carico / scarico**
- **introduzione area Ecopass** (Delibera n. 1788 del 20.07.07)
- **introduzione "ZTL merci"** (accesso su 24h per veicoli a basso impatto, divieto di circolazione area centrale nelle 24 ore per i veicoli pre-Euro ed Euro 1 sia benzina sia diesel. Divieto di accesso dalle 7.30 alle 19.30 per i veicoli diesel Euro 2 e 3 e i benzina Euro 2)
- **introduzione area C** (Ordinanza n. 67222 del 21.12.2011)



Provvedimenti adottati nel Comune di Milano

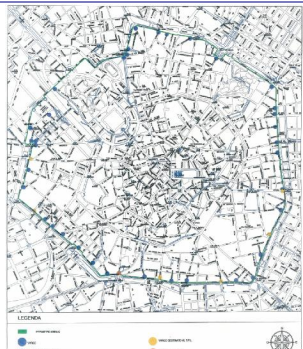
Milano, restrizioni di traffico per:

- veicoli commerciali pesanti (area in giallo) tra le 19.30 - 7.30
- area della "Cerchia dei Bastioni": limitazioni di accesso e orari di carico/scarico ora "ZTL merci"
- area della "Cerchia dei Navigli": solo per veicoli di lunghezza inferiore ai 7 metri.

Dal 2012 revocato il provvedimento di divieto di transito e sosta, tutti i giorni dalle 7.30 alle 21.00, per veicoli di lunghezza superiore a 7 metri.



Provvedimenti adottati nel Comune di Milano



Milano, introduzione Area C
(Ordinanza n. 67222 del 21/12/2011)

veicoli commerciali Euro 3 divieto di transito dalle 7.30 alle 10.00

Accesso consentito:

- nell'area della "Cerchia dei Bastioni": nessuna limitazione di accesso per carico/scarico"
- nell'area della "Cerchia dei Bastioni" ai soli veicoli commerciali di lunghezza inferiore a metri 7,50 (Delibera Giunta 1402 del 20/06/2012)

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Provvedimenti

- restrizione all'accesso dei veicoli commerciali (esentati i veicoli per il trasporto delle derrate alimentari deperibili)
- restrizioni orarie per le attività di carico / scarico
- introduzione area Ecopass (Delibera n. 1788 del 20.07.07)
- introduzione "ZTL merci" (accesso su 24h per veicoli a basso impatto, divieto di circolazione area centrale nelle 24 ore per i veicoli pre-Euro ed Euro 1 sia benzina sia diesel. Divieto di accesso dalle 7.30 alle 19.30 per i veicoli diesel Euro 2 e 3 e i benzina Euro 2)
- estensione area C (Ordinanza n. 67222 del 21.12.2011)

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Milano
Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto pubblico

Atti del Comune

Protocollo n. Milano, 21 dicembre 2011

Oggetto: ZONA A TRAFFICO LIMITATO - Disciplina con carattere sperimentale, avente durata di 18 mesi, per l'accesso di veicoli nella ZTL Cerchia dei Bastioni - Area C.

ORDINANZA N. 67222

IL SINDACO
COMUNE DI MILANO
S. PIAZZAFORTONE
pg 909557/2011
DEL 21/12/2011
DIRETTORE DI SETTORE
(S) DIRETTORE DI SETTORE
23/12/2011

Visto l'art. 7 del D.lgs. 30.04.1992 n° 285 e s.m.i., nonché le norme del Regolamento di cui al D.P.R. n° 495 del 16.12.1992 e s.m.i.;

Vista la deliberazione di Giunta Comunale n. 2526/2011 del 04.11.2011 con la quale è stata approvata in via sperimentale, per la durata di 18 mesi, a partire dal 16 gennaio 2012, l'introduzione di una nuova disciplina di regolamentazione dell'accesso e transito dei veicoli all'interno della ZTL Cerchia dei Bastioni - Area C;

Considerato che con la suddetta deliberazione di Giunta Comunale:

a) è stata prevista la semplificazione dei vari provvedimenti vigenti relativi alla ZTL Cerchia dei Bastioni uniformandoli ad un'unica disciplina oraria, dalle ore 07.30, alle ore 19.30, dal lunedì al venerdì, disponendo altresì la revoca, con effetto dal 1° gennaio 2012, della disciplina di cui alla Deliberazione di Giunta Comunale n° 401/2010 e s.m.i., avente riguardo alla "Attuazione di misure di mobilità sostenibile per la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini -

Milano

2. Il divieto di accesso e transito nella suddetta ZTL, nei giorni feriali, dal lunedì al venerdì, dalle ore 07.30 alle 19.30 per:

A. i veicoli, o complessi di veicoli, con lunghezza superiore a sette metri;
B. i veicoli alimentati a benzina Euro 0;
C. i veicoli alimentati a gasolio Euro 0, 1, 2, 3;

2.1 possono accedere e transitare in deroga al divieto di cui al punto 2.A., previa comunicazione della targa con le modalità indicate in Determina Dirigenziale n° 21/2011 del Settore Coordinamento e Gestione amministrativa, i seguenti veicoli, o complessi di veicoli, con lunghezza superiore ai sette metri alimentati a benzina Euro 1 e successivi ed a gasolio Euro 4 e successivi:

- i veicoli operativi di Enti, Società, Aziende esercenti pubblico servizio in materia di gas, energia elettrica e termica, acqua, illuminazione, trasporti, telecomunicazioni, igiene ambientale e raccolta rifiuti;
- i veicoli adibiti al trasporto persone;
- i veicoli che devono accedere in cantieri siti all'interno della ZTL Cerchia dei

anno 2011 - Disciplina trasporto cose Zona a Traffico Limitato Cerchia dei Bastioni

Classi di accesso	Classi di veicolo	7.30-9.30	9.30-13.00	13.00-16.00	16.00-19.30	19.30-20.00
GPL, metano, etanolo, biogas	01	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
Diesel leggeri - restano in gita (2)	02	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	03	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	04	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	05	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	06	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
Diesel pesanti - restano in gita (2)	07	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	08	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	09	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	10	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	11	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
Benzina	12	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	13	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	14	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	15	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	16	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

anno 2012 - Disciplina trasporto cose Zona a Traffico Limitato Cerchia dei Bastioni

Classi di accesso	Classi di veicolo	8.00-7.30	7.30-9.30	9.30-13.00	13.00-16.00	16.00-19.30	19.30-20.00
GPL, metano, etanolo, biogas	01	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
Diesel leggeri - restano in gita (2)	02	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	03	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	04	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	05	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	06	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
Diesel pesanti - restano in gita (2)	07	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	08	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	09	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	10	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	11	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
Benzina	12	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	13	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	14	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	15	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso
	16	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso	Accesso

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

CHIERI DELLA SERA:
Milano / Cronaca

MOBILITÀ: LA CONGESTION CHARGE DIVENTERÀ DEFINITIVA

Area C diventerà definitiva: la giunta Pisapia ha adottato il piano generale del traffico urbano

A fine marzo terminerà la fase sperimentale del ticket anti traffico

MILANO - Inizia ufficialmente il percorso che dovrà trasformare Area C a pagamento in un provvedimento definitivo. La giunta ha adottato l'aggiornamento del Piano generale del traffico urbano (Pgtu), dopo l'esame delle osservazioni arrivate dai nove Consigli di Zona. L'iter prosegue ora con il passaggio del Pgtu in commissione Mobilità e Ambiente e con l'approvazione finale da parte del Consiglio comunale. Il tutto deve arrivare entro la fine di marzo, quando deciderà la fase sperimentale del ticket d'ingresso.

IL PIANO - In generale, il Pgtu espone la strategia che l'amministrazione intende mettere in atto per rendere la città più «conveniente», attraverso il potenziamento del trasporto pubblico e l'investire all'ultimo di forme di mobilità alternative al traffico. «Attraverso il monitoraggio e i dati raccolti da Anas, il Piano generale del traffico urbano - si legge in una nota di Palazzo Marino - propone soluzioni volte a migliorare la qualità della vita, puntando a riqualificare alcuni locali periferici e semi-centrali, moderare la velocità nei quartieri, concentrare l'ultimo delle due ruote e gli spostamenti a piedi, razionalizzare la distribuzione delle merci, estendere la regolamentazione della sosta».

12 marzo 2012 10:05




Piazzale Caiazzo (zona Loreto)
23 gennaio 2012

ore 9.30

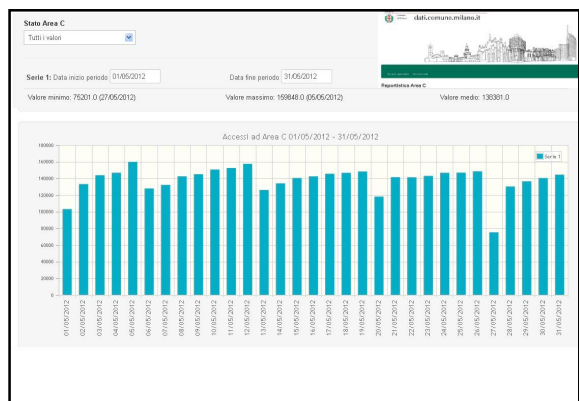
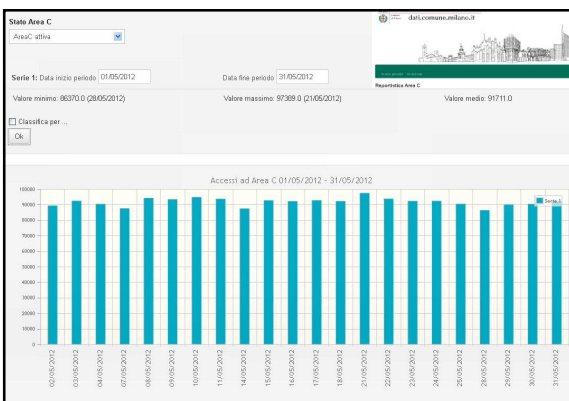
costante "non rispetto" delle regole

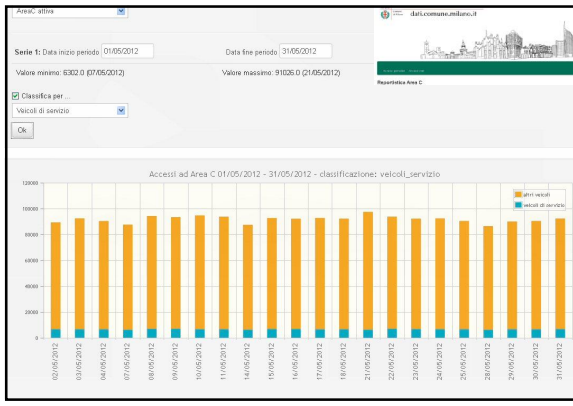
Politecnico di MILANO
paola.vitelli@polimi.it

Piazzale Caiazzo (zona Loreto)
lunedì 23 gennaio 2012 ore 9.30

costante "non rispetto" delle regole

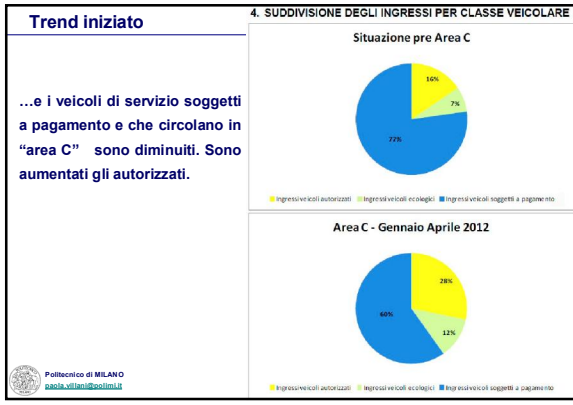
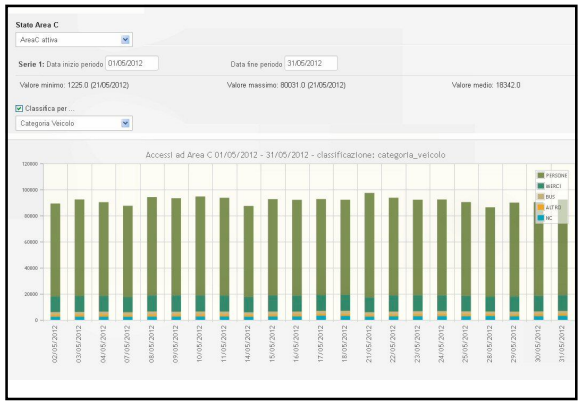






Ingressi veicoli di servizio in area C		veicoli di servizio		% veicoli di servizio		veicoli di servizio		Intratti	
Maggio 2012	Totale ingressi veicoli di servizio a pagamento / giorno	% veicoli di servizio entrati con ticket da 3 euro	veicoli di servizio pedaggio 3 euro	Intratti ticket 3 euro	% veicoli di servizio entrati con ticket da 5 euro	veicoli di servizio pedaggio 5 euro	Intratti ticket 5 euro	Intratti ticket 1 euro	Intratti ticket 2 euro
2	3.626	82,4	2.989	8.963	17,6	638	3.191	12.154	12.154
3	3.647	79,6	2.899	8.698	20,5	748	3.738	12.436	12.436
4	3.640	77,0	2.803	8.408	23,0	637	4.196	12.684	12.684
7	3.500	82,2	2.877	8.631	17,8	623	3.116	11.748	11.748
8	3.764	80,9	3.045	9.135	19,1	719	3.696	12.730	12.730
9	3.776	80,3	3.031	8.094	21,3	604	4.020	13.114	13.114
10	3.669	78,7	2.890	8.663	23,9	677	4.364	13.047	13.047
11	3.727	76,1	2.836	8.509	17,1	637	3.187	11.696	11.696
14	3.636	82,9	2.921	8.794	19,3	660	3.412	12.206	12.206
15	3.740	80,7	3.018	9.056	19,7	737	3.684	12.738	12.738
16	3.756	80,3	3.016	9.048	21,4	604	4.019	13.067	13.067
17	3.614	79,6	2.841	8.622	23,6	663	4.266	12.766	12.766
18	3.629	76,4	2.773	8.318	16,6	662	2.912	11.130	11.130
21	3.464	84,6	2.927	8.791	16,6	672	2.856	11.639	11.639
22	3.940	83,6	3.296	9.619	16,4	630	3.149	12.768	12.768
23	3.689	83,6	3.083	9.260	16,3	601	3.006	12.266	12.266
24	3.707	83,6	3.096	9.286	19,9	701	3.503	12.789	12.789
26	3.674	81,1	2.980	9.399	12,7	467	2.333	11.272	11.272
28	3.485	87,3	3.026	9.076	12,7	440	2.200	11.276	11.276
29	3.727	84,9	3.180	9.461	16,2	667	2.833	12.314	12.314
30	3.673	86,3	3.153	9.399	14,7	640	2.700	12.099	12.099
31	3.715	85,1	3.161	9.484	14,9	654	2.768	12.262	12.262

Ingressi veicoli di servizio in area C				
10.627 operatori registrati al 31-maggio-2012, 28.690 veicoli registrati				
Maggio 2012	Totale ingressi veicoli giorno (autorizzati + a pagamento)	Totale ingressi veicoli di servizio giorno (autorizzati + a pagamento)	Totale ingressi veicoli di servizio a pagamento / giorno	% veicoli a pagamento / giorno sul totale veicoli che entrano in area C
1	103.068	89.273	3.626	4,06
2	120.690	92.379	3.647	3,89
3	143.708	92.379	3.647	3,89
4	146.737	90.325	3.640	4,00
5	159.848			
6	127.859			
7	150.142	87.638	3.500	4,00
8	142.427	84.229	3.764	3,99
9	144.826	92.342	3.776	4,04
10	180.621	84.730	3.669	3,87
11	162.903	90.688	3.727	3,96
12	187.442			
13	126.166			
14	129.874	87.427	3.526	4,04
15	140.416	92.682	3.740	4,04
16	142.261	92.117	3.756	4,08
17	148.820	92.709	3.814	3,90
18	146.996	92.199	3.629	3,94
19	148.292			
20	118.856			
21	141.266	97.389	3.464	3,96
22	141.207	92.695	3.840	4,10
23	142.246	92.267	3.689	4,00
24	146.864	92.343	3.707	4,01
25	146.844	90.378	3.674	4,07
26	148.403			
27	78.201			
28	126.166	86.370	3.485	4,01
29	126.461	88.869	3.727	4,14
30	140.248	90.324	3.673	4,07
31	144.473	92.308	3.715	4,02



Veicoli merci a Milano



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

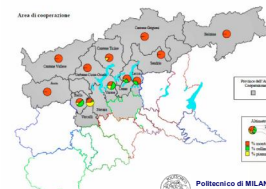
Risorse economiche e sinergie

Programma operativo Cooperazione Transfrontaliera Italia - Svizzera

Il Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Svizzera 2007-2013 interessa un territorio lungo circa 700 Km e collocato su una superficie di circa 61.000 Km² di cui 38.000 Km² sono relativi alle zone ammissibili principalmente interessate dal Programma (Figura 5.1).

Tale territorio costituisce una delle frontiere esterne dell'Unione Europea e usufruisce di una posizione assolutamente centrale e strategica sia rispetto all'Europa sia rispetto agli Spazi di Cooperazione transnazionale del Mediterraneo, del Centro Europa e dello Spazio Alpino.

Figura 5.1 - Province dell'area di cooperazione



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

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 agevolarne 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
- garantire la catena del freddo



Nel Comune di Milano

- creazione di nuovi spazi per carico / scarico (oggi insufficienti)
- prenotazione spazi carico / scarico
- distribuzione merci affidata a conto terzi

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

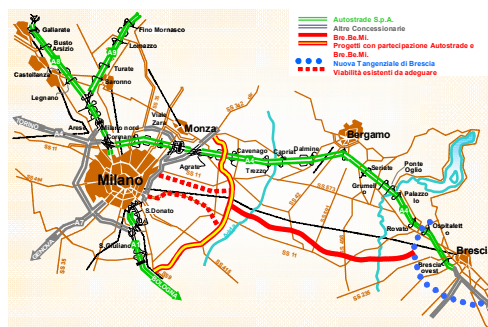
Azioni sul lungo periodo

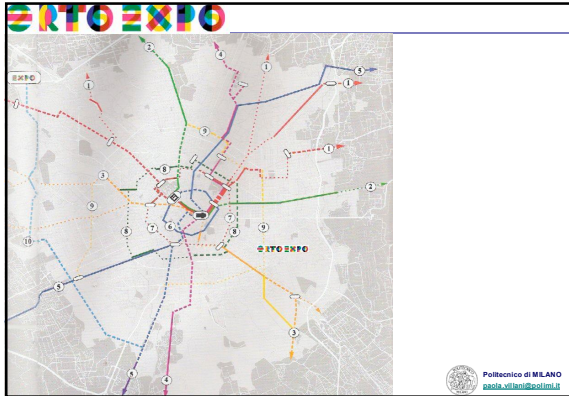
- aumentare la percentuale di trasporto merci su ferro
- intermodalità direttamente in Ortomercato
- edificare includendo freight box

Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Altre azioni

- attuare soluzioni innovative all'Ortomercato





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.



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'Ortomercato 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 nella pagina successiva. Ma lo scopo principale è quello di attivare un processo *win - win*.

Di seguito - per completezza dell'informazione - si riportano tra l'altro 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.



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

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)



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

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



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

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



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

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 di IVA più semplice, solido ed efficiente", COM(2010) 695

- "Libro verde dei servizi della Commissione" SEC(2010) 1495



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

- Lo sviluppo locale di tipo partecipativo, denominato sviluppo locale LEADER nell'ambito del FEASR, è:
 - concentrato su territori subregionali specifici;
 - 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;
 - attuato attraverso strategie territoriali di sviluppo locale integrate e multisettoriali;
 - 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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_seo-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_seo-2011-391-unofficial-translation_it.pdf



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

ORTO EXPO

ORTO EXPO sarà un sito aggiuntivo e complementare a quello riservato ad EXPO 2015.

Contribuirà a suddividere i flussi di visitatori, movimentarli con sistemi innovativi (Dark Ride sospese e interattive) e suddividerli nell'arco delle 24h – l'apertura potrebbe infatti essere totale.

ORTO EXPO permetterà ai visitatori di assistere all'intero processo "dalla terra alla tavola" a partire da un padiglione stile "The Land" ad Epoc Center, sino alla possibilità di vedere in diretta l'intera catena logistica ed eventuali processi di packaging (prodotti IV gamma).

ORTO EXPO e risorse economiche

La riforma relativa all'utilizzo dei Fondi FAS per quanto riguarda l'agricoltura evidenzia l'opportunità di realizzare accordi di filiera interregionali, per assicurare azioni di sistema necessarie per competere sui mercati nazionali ed esteri.



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Riferimenti normativi, bibliografici e pagine web 1/2

Centro Studi PIM, Territorio, infrastrutture e logistica nella regione milanese, febbraio 2010

Comune di Milano, Ordinanza 67202, 21 dicembre 2011

Comune di Milano, Delibera Giunta 1402, 29 giugno 2012

Direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996, Gazzetta ufficiale n. L 235 del 17/09/1996

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 SEQ(2011) Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system / Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile

http://ec.europa.eu/transport/policies/doc/whitepaper_en.pdf

Savino Rinaldi, Paola Villani, La Pedemontana lombarda: ottant'anni di progetti", Proiecta, Roma, n. 11/12, Nov./Dicembre 2008

http://www.pedemontana.com/news_view.php?id=58

Giovanni Sacca, I corridoi europei in Italia e servizio del trasporto merci containerizzati, Transit World, 2012

Paola Villani, "Analisi dei fattori di incidentalità della Strada Regionale 70 della Consuma" OrientePress – Giornale delle Terre del Levante Fiorentino, febbraio 2013

<http://www.orientepress.it/702-470>

Paola Villani, "Il futuro del servizio: infrastrutture stradali ed eventuali responsabilità degli Enti proprietari delle strade" Atti del seminario organizzato dalla Regione Toscana "La Rete stradale nell'ambito del servizio stradale", Palazzo Estrogo, via Cavour 18, Firenze, 23 novembre 2012

Paola Villani, Marco Tausel, Viviana Queniro Bertoglio, Mirella Di Carlo, "ORTO EXPO, un progetto... modello" Proiecta, Roma, novembre 2012



Politecnico di MILANO
paola.villani@polimi.it

Riferimenti normativi, bibliografici e pagine web 1/2

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

Paola Vitari, "Distribuzione merci in ambito urbano" Masterplan per l'Ortoemercato di Milano, luglio 2012

Paola Vitari, "ORTO EXPO Nord-Sud: progetti e finanziamenti" Masterplan per l'Ortoemercato di Milano, luglio 2012

Paola Vitari, "EXPO 2015: quali progetti a meno di quattro anni dall'evento?" Protecia, Roma, Settembre 2011

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

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

Paola Vitari, "EXPO 2015 e mobilità" Atti del convegno "Mobility Day" Provincia di Milano, Sala degli Affreschi, Via Vivaio, Milano - 12 novembre 2008

Terminologie du transport combiné, UNECE (ECMT-EC) 2001

<http://www.ecvt.org/development/Sustainable/IT-Terminologie-Su/transport-combine.html>



Politecnico di MILANO
paola.vitari@polimi.it