

ROMA 13 maggio 2008

*Prof. Domenico Falcone  
Facoltà di Ingegneria  
Università degli Studi di Cassino*

Lo scenario della mobilità europea è caratterizzato da un trend crescente della domanda di trasporto sia per quanto riguarda il trasporto di persone che di merci.

Per quanto riguarda le merci, il motivo di tale incremento è dovuto ad una **delocalizzazione** delle fabbriche, che al fine di conseguire una riduzione dei costi di produzione, spostano alcune fasi del processo in luoghi talvolta molto distanti dai mercati ovvero dai luoghi di utilizzo finale del prodotto.

Nella **regione Lazio** si valuta un movimento delle merci superiore ai **100 milioni** di tonnellate/anno di cui:

- 86milioni trasportate su strada;
- 11 milioni via mare;
- 3 milioni su ferro o via aerea.

In particolare si è rilevato che il trasporto con modalità ferroviaria si è ridotto di circa il 5%. Da quanto detto si evincono le principali inefficienze e limiti del sistema di trasporto merci regionale:

- totale dipendenza dal trasporto su strada;
- ruolo marginale del trasporto ferroviario;
- ruolo marginale del trasporto intermodale;
- assenza di un adeguato sistema organico di strutture logistiche.

Il piano regionale prevede lo sviluppo della intermodalità nelle forme: strada-ferro; ferro-mare; e ferro-aria.

I terminali attualmente attivi sul territorio sono:

- i tre centri intermodali strada-ferrovia di Latina, Pomezia e Roma Smistamento (a Nord dell'area urbana di Roma);
- il centro intermodale di Piedimonte S.Germano a servizio prevalente dello stabilimento FIAT di Cassino.

A partire dagli anni '80, in concomitanza con l'espandersi dei sistemi integrati di controllo e di gestione dei flussi di approvvigionamento e di distribuzione delle grandi multinazionali produttrici di beni, si è andato sviluppando un nuovo modello concettuale dei sistemi di trasporto.

Questo nuovo modello concettuale si pone quale obiettivo la riduzione dei costi di gestione delle scorte e di trasporto, accrescendo al tempo stesso, la qualità del servizio al cliente finale e la migliore integrazione possibile del ciclo produzione-distribuzione (*supply chain*).

I principali aspetti risultano essere:

#### L'integrazione di sistema

La prima innovazione è stata quella di considerare i sistemi di trasporto come sistemi integrati e non più suddivisi per modi (aereo, marittimo, terrestre).

#### L'integrazione tra trasporto e magazzinaggio

La seconda innovazione consiste nel considerare l'attività di trasporto e quella di deposito/magazzinaggio un'unica attività, un unico ciclo, un unico servizio.

### L'integrazione della catena logistica

La terza innovazione consiste nel riconoscere che il governo del sistema è affidato ad un centro decisore che può essere esterno all'universo del trasporto ed al medesimo universo dei servizi.

Il sistema di governo del processo si chiama sistema logistico. Esso garantisce la fluidità e l'unitarietà del ciclo approvvigionamenti-produzione-distribuzione (*supply chain*).

### La suddivisione per filiere

La quarta innovazione consiste nel considerare la mobilità delle merci non un indistinto magma che si muove tra punti differenti, chiamati origine e destinazione, secondo analoghe modalità e analoghi sistemi di esercizio, ma è un ben preciso e differenziato complesso di filiere logistiche che rappresentano ciascuna dei sistemi specializzati al servizio di determinati cicli/settori produttivi.

### Il passaggio dalle valutazioni quantitative a quelle qualitative e dai fenomeni fisici ai fenomeni economici

La quinta innovazione è stata quella di sostituire una lettura del mercato fatta in termini puramente quantitativi (tonnellate, tonnellate/chilometro, unità di trasporto intermodale ecc.) ad una lettura di tipo qualitativo, dove si privilegiano criteri di lettura basati sulle *performances* del servizio (tempi di resa, *transit times*, frequenza, giornate medie di giacenza degli stocks ecc.) e sul confronto tra redditività ed efficienza economica delle diverse tecniche di trasporto (es. traffico combinato e traffico convenzionale nel campo ferroviario).

### La regolarità del servizio

Un aspetto importante dell'organizzazione del tempo e della scansione temporale è rappresentato dal passaggio ad una concezione dei servizi di trasporto merci su domanda a dei servizi di trasporto organizzati per linee regolari.

E' evidente quindi la necessità del territorio di disporre di figure professionali con competenze sempre più elevate e specifiche, in grado di contribuire ad uno sviluppo adeguato del sistema logistico.

In tal senso l'Università di Cassino ha promosso due Master in Logistica Integrata di cui:

- il primo 2006-2007 finanziato da INNOVA azienda speciale della CCIAA di Frosinone;
- il secondo 2007-2008 finanziato dalla Regione Lazio (Master in Apprendistato).

L'attività di ricerca si è invece concretizzata in azioni a supporto delle PMI locali, finalizzate ad una ottimizzazione del flusso dei materiali e di quelli logistici.

Attualmente l'Università di Cassino è impegnata in un progetto in collaborazione con FIAT, CRF ed ELASIS, che prevede un intervento sostanziale sia dal punto di vista logistico, che del processo produttivo, del flusso dei materiali, dei rapporti con i fornitori, della rete distributiva, ecc.

Ma evidentemente tutto ciò non è sufficiente. Sono continuamente richieste dalle PMI locali figure professionali intermedie, con competenze nel settore della logistica e della distribuzione. In tal senso il POLOG rappresenta un valido mezzo per soddisfare tale richiesta in quanto:

- conosce le esigenze del mondo del lavoro, essendo alcune aziende del settore partners all'interno del POLOG;
- dispone di tutte le professionalità necessarie alla formazione di tali figure.