

XXVII CONFERENZA ITALIANA DI SCIENZE REGIONALI

LA PIANIFICAZIONE E PROMOZIONE DI UN SISTEMA LOGISTICO TERRITORIALE: LINEE GUIDA ED ESPERIENZE EUROPEE E NAZIONALI

Fedele IANNONE^{1, 2, 3} e Dario APONTE^{2, 3}

1 Università degli Studi di Napoli “Federico II” – Dipartimento di Economia, via Cinthia 45, 80126, Napoli

2 LOGICA – Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci, via Cisterna dell’Olio 44, 80134, Napoli

3 Centro Studi Ente Autonomo Volturno, via Cisterna dell’Olio 44, 80134, Napoli

SOMMARIO

Il paper affronta le tematiche riguardanti la pianificazione e promozione della logistica a livello territoriale, evidenziando il ruolo delle agenzie di marketing territoriale nella internazionalizzazione dei sistemi logistici e nel coordinamento di soggetti pubblici e privati. A tal proposito, sono illustrate le principali caratteristiche e i modelli di funzionamento di alcune iniziative a livello europeo e nazionale. Infine, sono descritti i risultati dell’attività di sperimentazione di un servizio di distribuzione sostenibile delle merci in ambito urbano a cui ha collaborato *LOGICA*, l’Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci, nell’ambito del progetto “*Mobilmed - Mobilità nelle isole, sulle coste e negli ecosistemi fragili del Mediterraneo*” del Programma di Iniziativa Comunitaria “*Interreg III B Medocc*”.

Il lavoro è frutto di riflessioni comuni degli autori; tuttavia, le sezioni 1, 2, 3, 4.3, 4.4, 5.2, 5.5, 6.2 e 7 sono attribuibili a Fedele Iannone, mentre le sezioni 4.1, 4.2, 5.1, 5.3, 5.4, 6.1, 6.3 e 6.4 sono attribuibili a Dario Aponte.

1 INTRODUZIONE

La logistica ricopre un ruolo fondamentale nelle scelte e nella valorizzazione di un territorio, in quanto può condizionare lo sviluppo, la qualità e la sostenibilità delle attività produttive e del sistema delle infrastrutture di trasporto e della mobilità. In particolare, le tendenze evolutive della domanda generata dall'industria e dal commercio e i cambiamenti strutturali e di contesto posti in essere dal lato dell'offerta pubblica e privata di infrastrutture e servizi spingono sempre più ad assumere una visione integrata delle problematiche territoriali ed imprenditoriali relative alla logistica e al trasporto delle merci.

Molti territori in Europa e in Italia sono all'avanguardia per l'applicazione di modelli di logistica territoriale integrata. All'interno di tale processo sia le imprese, la cui competitività dipende dalle risorse del territorio, sia il territorio medesimo, che vede l'aumento della concorrenzialità, trovano modalità e strumenti per fare rete, ricercando comuni vantaggi competitivi. Il territorio diventa cioè il luogo per aggregare esigenze e spazi logistici individuali mediante la razionale pianificazione, realizzazione, regolamentazione, gestione e promozione di assi, piattaforme e servizi per l'organizzazione dei traffici.

Il meccanismo di crescita logistica "virtuosa" di un territorio deve poter far leva su un efficace sistema infrastrutturale di tipo lineare e puntuale, su una domanda qualificata di servizi logistici materiali e immateriali, su un'offerta in grado di stimolare una moderna organizzazione delle filiere produttive ed infine su un apparato amministrativo capace di conciliare le esigenze di innovazione e di aumento della produttività delle imprese con le politiche pubbliche di governo del territorio, delle infrastrutture e della mobilità.

Il presente lavoro si propone di esplicitare a livello teorico cosa si intende per logistica di un sistema territoriale, tracciando una serie di linee guida metodologiche di base per una sua moderna pianificazione e promozione. A tal proposito, viene evidenziato il ruolo delle agenzie di marketing territoriale per l'internazionalizzazione dei sistemi logistici e per il coordinamento dei soggetti pubblici e privati coinvolti nella pianificazione e gestione di questi ultimi, illustrando anche le principali caratteristiche e i modelli di funzionamento di alcune iniziative a livello europeo e nazionale. Particolare attenzione è dedicata alle attività promosse da LOGICA, l'Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci, presentando infine i risultati della sperimentazione di un servizio di distribuzione sostenibile delle merci nella penisola sorrentina a cui ha collaborato l'Agenzia nell'ambito del Progetto "Mobilmed - Mobilità nelle isole, sulle coste e negli ecosistemi fragili del Mediterraneo" del Programma di Iniziativa Comunitaria "Interreg III B Medocc".

Tale iniziativa, analogamente ad altre esperienze di *city logistics*, ha riguardato l'individuazione di un Centro di Distribuzione Urbana ("CDU") in cui poter concentrare le merci pallettizzate in arrivo nell'area da servire e da cui far partire la distribuzione finale operata con veicoli del tipo "zero" o "low emission". Del tutto originale rispetto alle altre esperienze ad oggi realizzate a livello europeo è, però, l'utilizzo della modalità ferroviaria, e in particolare del materiale rotabile e della rete della *Circumvesuviana* tradizionalmente dedicati al trasporto passeggeri, per il trasporto delle merci al CDU a servizio dei comuni presenti nell'area sorrentina. In pratica, i veicoli commerciali pesanti non arrivano direttamente al CDU, ma si fermano a circa 40 km, presso un terminal ferroviario localizzato nella zona orientale di Napoli, dove scaricano la merce che successivamente viene caricata su un treno passeggeri adibito al trasporto merci e trasportata in costiera sorrentina.

LOGICA, in particolare, ha provveduto sia a definire gli *user need* del servizio, coinvolgendo direttamente nella sperimentazione diverse imprese private, che ad organizzare le attività logistiche nelle stazioni ferroviarie e quelle relative alle terminalizzazioni su strada.

2 LOGISTICA TERRITORIALE E COORDINAMENTO SISTEMICO

2.1 *I principali contributi della letteratura economica e i nuovi orientamenti comunitari*

L'interesse da parte degli studiosi di scienze economiche nei confronti della logistica è piuttosto recente. Alcuni significativi contributi in letteratura sono quelli di Bologna (1998, 2002a), Boscacci (2003a, 2003b, 2004), Boscacci e Maggi (2002), Boscacci e Pesaro (2002), Corò e D'Agostino (2001), Forte (1998, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006), Forte *et al.* (2006b), Marrelli (2002), Mazzarino (2002), McCann (1993, 1996, 1998, 2000) e Thore (1991). Particolare attenzione è dedicata in gran parte di tali contributi, così come in altri (Boscacci e Maggi, 2004; Corò e Marcucci, 2001; D'Agostino, 2001, 2002; D'Agostino e Iannone, 2006; Forte *et al.*, 2006a; Iannone, 2002, 2004, 2005; Iannone e Aponte, 2005; Maggi, 1998, 2006; Marcucci e Venezia, 2003; Spirito, 2006), anche ai fenomeni di interazione tra logistica e territorio, nonché alle relative problematiche di pianificazione integrata, regolamentazione e promozione. Quest'ultimo filone di analisi logistico-economico-territoriale applicata, avviato originariamente in Francia (Bonnafeous *et al.*, 1993; CEMT, 1996; Colin, 1997; Reynaud, 1992; Savy, 1993; Savy e Veltz, 1993; Savy e Laterasse, 1991) e ulteriormente sviluppato ed ampliato in Italia, ha esplorato per la prima volta in modo sistematico le tendenze in atto sui territori europei a diverse scale, sottolineando il ruolo della logistica negli attuali fenomeni di riconfigurazione produttiva e gerarchizzazione dei territori, nonché di riequilibrio modale nel settore del trasporto merci. Significativi contributi su tali temi riguardano anche i lavori di Borruso e Polidori (2003), Ottimo e Vona (2001), Savy (2006) e Siviero (2005).

È inoltre recente la pubblicazione di una Comunicazione della Commissione Europea [COM(2006) 336 definitivo] dove la logistica è posta al centro di quelle che saranno le future politiche dei trasporti a livello comunitario. In particolare, la Commissione attribuisce alla logistica un ruolo fondamentale nell'assicurare i diversi obiettivi di sviluppo fissati dal Libro Bianco dei Trasporti del 2001 e dall'Agenda di Lisbona del 2000, tra cui, ad esempio, una più elevata efficienza interna ed esterna delle singole modalità di trasporto merci e delle rispettive combinazioni ("co-modalità"), nonché una maggiore crescita del PIL e dell'occupazione.

È chiaro che il settore della logistica e del trasporto merci è fortemente condizionato dall'andamento dei mercati, dal divenire delle economie, dalla riorganizzazione globale della produzione e dei traffici. Di conseguenza, anche gli organismi comunitari iniziano a prendere coscienza della necessità di un continuo e attento monitoraggio delle evoluzioni in atto ai diversi livelli geografico-territoriali, imprenditoriali ed istituzionali, al fine di orientare con tempestività ed efficacia le conseguenti decisioni strategiche.

2.2 *La logistica a livello di impresa e di filiera*

Prima di continuare a discutere di aspetti territoriali ed istituzionali legati alla logistica e al trasporto delle merci, è opportuno evidenziare che la logistica ha comunque da sempre riguardato innanzitutto l'ambito della gestione delle imprese, oltre che naturalmente quello militare. In particolare, a livello aziendale e di filiera, la logistica ha il compito di ottimizzare l'allocazione spazio-temporale di risorse materiali e immateriali tra attività ed unità organizzative diverse. Come ben noto, l'obiettivo finale consiste nel trovare il giusto equilibrio tra massimizzazione della soddisfazione dei clienti e minimizzazione del costo totale generalizzato delle attività produttive e distributive nel loro complesso. In questa prospettiva, la logistica non rappresenta semplicemente un'attività sussidiaria alla produzione, ma un importante strumento che consente di razionalizzare in maniera integrata tutte le

attività all'interno della singola impresa e di ridisegnare le relazioni di fornitura e di distribuzione, arrivando quindi a coordinare anche l'attività di imprese localizzate in aree diverse e riducendo le distanze operative tra produzione e consumo. Alcuni significativi contributi in letteratura sono ad esempio quelli di Ballou (1999), Christopher (1998), Dallari e Marchet (2003) e Luceri (2002). Originale è inoltre l'approccio di Cartenì (2005) per quanto riguarda la simulazione delle attività di approvvigionamento e di distribuzione fisica dei prodotti.

2.3 L'evoluzione del settore dei trasporti come base per la comprensione delle problematiche logistiche dei moderni sistemi produttivi e territoriali

Da un punto di vista esclusivamente trasportistico, l'evoluzione tecnologica dovuta principalmente allo sviluppo della containerizzazione, dell'intermodalità e delle relative infrastrutture materiali e immateriali di supporto ha determinato significative variazioni nei tempi e nei costi delle operazioni di viaggio e terminali, nonché nella scelta di itinerari alternativi, consolidando nuovi scenari logistici a livello imprenditoriale e territoriale, e offrendo alle imprese maggiori opportunità di sostituzione tra costo di trasporto e costo degli altri input produttivi, al fine di ottenere economie di scala e conseguente espansione delle aree di mercato. Rispetto al passato, si rileva una maggiore domanda di trasporto di semilavorati e di prodotti finiti, soprattutto in considerazione della ricomposizione dei prodotti prima della loro distribuzione sui mercati di consumo finali.

Il crescente sviluppo degli attuali processi di globalizzazione si basa sulla continua espansione dei mercati di approvvigionamento, produzione e distribuzione, che risulta estremamente favorita dalla "banalizzazione" dei costi di trasporto, determinando una riorganizzazione delle catene di divisione del lavoro su scala planetaria e la conseguente revisione dei modelli localizzativi ed organizzativi delle imprese. È di conseguenza divenuto centrale il trasferimento di tutta o gran parte della logistica d'impresa ad operatori esterni con competenze specifiche, oltre che nella gestione dei trasporti, anche in attività complementari a maggior valore aggiunto, quali il finissaggio dei prodotti (*quasi-manufacturing*), la gestione di ordini e resi, l'imballaggio, l'etichettatura, ecc¹.

In un'ottica di costo generalizzato logistico totale, i costi di trasporto diventano poco rilevanti in termini di incidenza sul prezzo finale dei beni, venendo inoltre maggiormente a dipendere dall'organizzazione della rete distributiva e dal bilanciamento del traffico sulle diverse rotte piuttosto che dalla distanza spaziale. Il quadro è rapportabile al fenomeno del gigantismo navale, all'architettura dei modelli distributivi di tipo "*hub and spoke*", alla promozione delle diverse forme di trasporto combinato, alla realizzazione di interporti, terminal marittimi e *distripark*, allo sviluppo del cargo aereo, e così via.

In definitiva, le problematiche legate allo sviluppo in senso logistico dei sistemi produttivi e territoriali moderni possono essere meglio comprese attraverso lo studio dell'evoluzione del settore dei trasporti, che di fatto ha determinato il superamento di gran parte delle teorie classiche di allocazione delle risorse e di localizzazione delle attività economiche. I modelli di matrice ricardiana basati sui vantaggi comparati derivanti dallo

¹ Rispetto al passato, il settore logistico ha aumentato la propria indipendenza rispetto ai settori della manifattura e del commercio, esprimendo autonome potenzialità produttive ed essendo quindi in grado di contribuire significativamente alla ricchezza di un territorio in termini di valore aggiunto e forza lavoro occupata (Confindustria, 2006). In pratica, ciò che si rileva nei paesi maggiormente industrializzati è la nascita di un vero e proprio settore autonomo dei servizi logistici con problematiche simili a quelle di altri settori industriali (Boscacci, 2003, Iannone, 2004). Ad esempio, secondo i più recenti dati diffusi dall'ISTAT (2005), nel 2003 il settore della logistica in Italia ha coinvolto circa un milione di addetti, realizzando il 6,6% del valore aggiunto totale delle imprese dell'industria e dei servizi.

scambio di beni finali e dalle differenze nelle dotazioni dei fattori produttivi dei vari paesi (fattori considerati perfettamente mobili e sostituibili solo all'interno di ciascun paese) sono oramai superati da nuovi modelli riguardanti il riposizionamento degli input nello spazio globale e la conseguente crescita del commercio intra-industriale tra paesi. Il risultato è la trasformazione dei sistemi di produzione tradizionali in unità di "assemblaggio" multilocalizzate che necessitano di servizi logistici e di trasporto avanzati e moderni per connettersi in maniera efficiente ed efficace ai mercati di approvvigionamento e di consumo diffusi geograficamente (Forte, 2005).

2.4 I principali aspetti della logistica a livello territoriale

Alla luce delle considerazioni fin qui esposte e facendo quindi riferimento agli attuali modelli organizzativi e localizzativi delle imprese, nonché all'evoluzione dei mezzi, delle infrastrutture di trasporto e dei fenomeni legati alla mobilità più in generale, è sicuramente possibile estendere l'ambito di interesse della logistica anche secondo una prospettiva di tipo territoriale. In particolare, ampliando la definizione riportata in D'Agostino e Iannone (2006), la logistica di un sistema territoriale, o più semplicemente "logistica territoriale", può essere considerata come l'insieme dei processi di pianificazione, realizzazione, regolamentazione, coordinamento e promozione di infrastrutture ed attività logistiche e di trasporto che consentono l'ordinato dispiegarsi dei flussi di persone, merci ed informazioni in un determinato ambito geografico, al fine di renderlo coeso e aperto, migliorando l'accesso a beni, servizi, persone e luoghi sia all'interno che dall'interno verso l'esterno del territorio stesso e viceversa, nonché mantenendo e rinnovando le risorse disponibili. Tale definizione può essere intesa come un'estensione a livello territoriale e in chiave di sviluppo sostenibile della definizione classica di logistica industriale e del moderno concetto di *supply chain management*, considerando però in questo caso come "impresa", o ancora meglio come "*supply chain*", il territorio con il suo sistema di nodi logistici ai vari livelli ed assi di trasporto, i quali sono pianificati, gestiti ed utilizzati direttamente o indirettamente da una pluralità di attori pubblici e privati.

In generale, l'interpretazione logistica del territorio mette in evidenza almeno tre grandi temi di interesse strategico:

1. Il grado di ordine a cui è possibile ricondurre l'elevata varietà e variabilità degli spostamenti che interessano il territorio, in quanto da esso generati o attratti, ma anche intermediati o subiti come puro attraversamento. A tale obiettivo sono connessi fattori oggettivi e culturali che riportano il trasporto in primo piano e impongono di affrontarne la complessità partendo dalla configurazione delle filiere manifatturiere, commerciali, infrastrutturali e di servizi logistici materiali e immateriali, con l'obiettivo di ridurre l'intensità di trasporto del sistema (riduzione delle dispersioni di capacità, riequilibrio modale, ecc.) e creare nuove opportunità per le imprese.
2. Le economie di agglomerazione per le imprese industriali, commerciali e logistiche localizzate sul territorio e che movimentano flussi di merci a diverse scale di distanza.
3. La capacità del territorio di supportare l'internazionalizzazione dei propri sistemi imprenditoriali ("marketing territoriale attivo"), nonché di attrarre investimenti esterni ("marketing territoriale passivo").

Più specificamente, le interazioni tra sistema logistico e sistema territoriale possono essere valutate considerando due principali criteri di classificazione del territorio:

1. quello dell'efficienza localizzativa, misurata in base all'accessibilità rispetto ai mercati esterni e del grado di interrelazione tra aree interne e con le aree vicine. Tale analisi può essere approfondita con riferimento a singoli poli e distretti produttivi e logistici;

2. quello della compatibilità ambientale, misurata sotto forma di intensità di traffico sulle aree urbane, sulle aree extra-urbane, sulle aree protette di interesse naturalistico e così via.

Considerando tali aspetti, è possibile costruire una matrice di sintesi di tipo multicriteriale che consente di individuare gruppi diversi di aree a seconda del livello di efficienza localizzativa e di compatibilità ambientale che li caratterizzano (Regione Emilia Romagna, 2004).

L'Europa è oggi attraversata da potenti spinte all'agglomerazione, l'interconnessione e la messa in rete dei sistemi produttivi e dei contesti territoriali tendenti a strutturarsi in maniera sempre più policentrica (Camagni, 1993; Commissione Europea, 1999; Vanolo, 2003). L'esigenza generalmente sentita è quella di passare da un'Europa dei nodi ad un'Europa delle reti in cui gli *asset* dello sviluppo sono l'interconnessione interna e verso l'esterno, nonché la valorizzazione di tutte le eccellenze che i potenziali locali sono in grado di esprimere.

I modelli operativi e gli effetti territoriali della logistica moderna possono essere considerati secondo diverse prospettive: locale-regionale, interregionale, nazionale, continentale, intercontinentale. A queste diverse scale si osservano tendenze e dinamiche nuove legate alla diffusione delle reti logistiche, alla localizzazione, specializzazione e complementarietà dei nodi, all'interazione tra domanda e offerta e allo sviluppo di nuovi conseguenti modelli produttivi e funzioni di servizio (Iannone, 2005). In particolare, a livello europeo si constatano attualmente tendenze contraddittorie tra i diversi settori merceologici.

In alcuni casi, infatti, e per tipologie di merci meno sensibili al fattore "tempo", si assiste alla polarizzazione dell'organizzazione logistica in centri di distribuzione di portata continentale o nazionale; in altri casi, invece, si assiste ad un incremento dei processi di decentralizzazione a livello regionale delle piattaforme logistiche, al fine di far fronte alle inefficienze e ai bassi livelli di servizio determinati dai fenomeni di saturazione dei principali assi stradali nazionali ed europei.

È chiaro, quindi, che la razionalizzazione e modernizzazione dei network produttivi e logistici per ottenere catene di offerta di beni e servizi sempre più efficienti ed integrate deve poter far leva sul coordinamento di più modalità di trasporto e sulla possibilità di raggruppare prodotti di diversa provenienza, effettuarne lavorazioni di completamento a valore aggiunto e distribuirli in maniera competitiva ai punti di consumo finali. Ecco perché nella competizione globale prevarranno quei sistemi territoriali caratterizzati da una collocazione strategica rispetto ai grandi flussi commerciali e che si sappiano dotare di infrastrutture e servizi efficienti in grado di far circolare rapidamente le merci, aggiungendo valore a queste ultime con attività complementari al trasporto e cogliendo, in definitiva, le nuove opportunità di sviluppo.

Valorizzare logisticamente un territorio come luogo di manipolazione a valore aggiunto dei prodotti e nodo di accesso ai principali mercati europei e mondiali significa in buona sostanza:

- saper interpretare le esigenze interne del tessuto economico locale e quelle esterne determinate dall'evoluzione degli scenari del commercio internazionale;
- riportare tali esigenze in un quadro strategico più ampio finalizzato allo sviluppo integrato del sistema imprenditoriale, infrastrutturale e di *governance* del territorio stesso.

Per assumere il ruolo di territorio di eccellenza nei settori della logistica e del trasporto merci, occorre inoltre verificare lo stato delle connessioni e i livelli di integrazione funzionale tra i nodi al fine di identificare le possibili inefficienze legate, ad esempio, alla duplicazione di servizi all'interno del sistema, oppure ad inadempienze dell'apparato burocratico ed amministrativo di riferimento (Isfort, 2004).

Molti territori in Europa e in Italia sono all'avanguardia per l'applicazione di modelli di logistica territoriale integrata: all'interno di tale processo sia le imprese, la cui competitività dipende dalle risorse del territorio, sia il territorio medesimo, che vede l'aumento della concorrenzialità, trovano modalità e strumenti per fare rete, ricercando comuni vantaggi competitivi. Il territorio diventa cioè il luogo per aggregare esigenze e spazi logistici individuali diversi e variamente localizzati. Di conseguenza, la razionale dotazione di assi, piattaforme e servizi per l'organizzazione e l'integrazione dei traffici rappresenta uno dei principali presupposti per la competitività, la stabilità e la sostenibilità della crescita economica.

Se da un lato la pianificazione ed il posizionamento delle infrastrutture logistiche e di trasporto vanno intesi come un'occasione di sviluppo e di ridefinizione del ruolo di una determinata area in sistemi economici più ampi e diffusi geograficamente, dall'altro occorre che tale processo si svolga in maniera integrata con gli obiettivi di sostenibilità e di salvaguardia del benessere sociale in termini di utilizzazione del suolo e delle reti. Ciò significherà quindi individuare anche le modalità di *auto-organizzazione* ed *auto-regolazione* dei sistemi logistici, oltre che il loro ruolo nei processi di strutturazione e definizione delle traiettorie locali e globali dello sviluppo. Ad esempio, alcuni studi hanno mostrato come sempre più spesso gli operatori logistici agiscano secondo logiche proprie, creando e gestendo reti specializzate, che in parte si sovrappongono a reti infrastrutturali pubbliche già esistenti, con notevoli conseguenze in termini di esternalità negative e dispersioni di capacità produttiva (Marcucci e D'Agostino, 2003; Bologna, 2002b). In tal caso, sebbene da un lato le strutture private rivestano importanza strategica per la creazione di valore, dall'altro, emerge la necessità di riportare le strategie localizzative ed organizzative degli operatori entro un contesto di sviluppo territoriale complessivo.

La convergenza delle strategie di azione e delle logiche decisionali dei principali attori di un sistema logistico territoriale risulta infatti assolutamente prioritaria per sfruttare pienamente le opportunità di sviluppo connesse all'implementazione di funzioni avanzate, e nel contempo governare e riequilibrare gli effetti provocati dalle attività e dalle strutture logistiche e trasportistiche sul territorio. L'ottica dovrà essere quindi quella di una "filiera produttivo-distributivo-istituzionale estesa" dove poter operare in un quadro di integrazione dei processi economici, regolamentativo-istituzionali e territoriali (Iannone, 2003, 2005).

3 L'APPROCCIO MODERNO ALLA PIANIFICAZIONE, AL GOVERNO E ALLA PROMOZIONE DEI SISTEMI LOGISTICI TERRITORIALI

3.1 La pianificazione e il governo di un sistema logistico territoriale

Un sistema logistico territoriale è composto da diversi elementi: una parte di questi riguarda le attività e le strutture relative alla domanda e all'offerta privata di servizi, la rimanente parte riguarda invece l'insieme delle infrastrutture pubbliche dedicate (porti, interporti, aeroporti, ecc.) e degli assi di comunicazione terrestri, marittimi ed aerei.

Le attività di pianificazione, realizzazione, regolamentazione e coordinamento di un sistema logistico territoriale possono essere affrontate mediante diverse impostazioni metodologiche. Con particolare riferimento alla situazione italiana, due di queste sono suscettibili di confronto (Bologna, 2002b). La prima, che può essere definita di carattere "tradizionale" e "*top-down*", è quasi esclusivamente incentrata sul puro trasporto, avendo come fine principale l'emanazione dall'alto di leggi e regolamenti, nonché la fornitura di

dotazioni infrastrutturali di base ad un settore caratterizzato da operatori pubblici monopolisti e da operatori privati “deboli” sul piano imprenditoriale e finanziario. A tale approccio se ne è affiancato negli ultimi anni un secondo, che può essere definito “moderno”, ma che non rappresenta però un’alternativa in senso stretto al primo, bensì una sua integrazione ed estensione, in quanto assume come punti di riferimento due nuovi aspetti: l’innovazione nel campo della logistica e la modificazione di alcuni assetti normativi, gran parte dei quali sono relativi a settori strategici del sistema della mobilità.

Per “innovazione nel campo della logistica” s’intende innanzitutto una diversa configurazione dell’organizzazione della mobilità delle merci che richiede la partecipazione e il controllo dell’azienda privata su tutte le fasi del ciclo, ivi comprese quelle che coinvolgono infrastrutture e spazi pubblici. Per “modificazione degli assetti normativi”, invece, s’intende far riferimento a cinque grandi riforme in particolare, gran parte delle quali ancora in fase di completamento o definitiva attuazione:

- la riforma delle attività portuali;
- la riforma del sistema di concessioni della rete autostradale;
- la riforma dell’accesso al mercato dei servizi ferroviari;
- la riforma dell’autotrasporto;
- la riforma del Titolo V della Costituzione.

Secondo l’approccio “moderno”, il fine principale dell’attività di pianificazione e governo di un sistema logistico a livello territoriale è quello di far convergere la qualità delle infrastrutture pubbliche sulle tendenze principali del mercato, in un contesto caratterizzato da un’imprenditoria privata “forte”, da una presenza di soggetti con specializzazioni assolutamente nuove e dal declino delle forme di monopolio pubblico. Di conseguenza, ai fini del raggiungimento di una crescita qualitativa e sostenibile del sistema logistico di un territorio, è oramai sempre più riconosciuta l’importanza di politiche ed azioni di pianificazione e governo tipo “*bottom-up*”, da affiancare a quelle tradizionali di tipo “*top-down*”. In particolare, le politiche *bottom-up* tendono a stimolare il confronto tra enti, operatori ed opinione pubblica nella definizione e soluzione di specifiche problematiche logistiche di sistema, ampliando così le possibili soluzioni legate ad innovazioni infrastrutturali, tecnologiche, organizzative e normative. In pratica, rispetto ai tradizionali modelli di pianificazione e governo della logistica territoriale, l’attore pubblico introduce un nuovo stile di *policy* basato sul “dialogo che anticipa la decisione”. È in questa differenza profonda che si costruisce il passaggio dalle politiche *top-down* alle politiche *bottom-up*, dal “*government*” alla “*governance*” della logistica di un territorio. Incrementando il coordinamento delle azioni di tutti gli attori di un sistema logistico di una determinata area geografica, dovrebbe essere possibile favorire uno sviluppo maggiormente sostenibile a livello settoriale e territoriale, che darà peraltro al territorio stesso una competitività aggiuntiva capace di attirare nuovi investimenti ed innescare significativi processi di sviluppo endogeno ed autopropulsivo (D’Agostino e Iannone, 2006; Forte, 2001).

L’approccio moderno alla pianificazione e al governo di un sistema logistico territoriale non può poi prescindere da una coerente attenzione ai problemi più specifici di pianificazione urbanistica e territoriale da parte di Enti locali e Regioni. In molti casi, infatti, le politiche insediative sembrano non dare il giusto peso al fattore logistico. Ad esempio, sempre più spesso la realizzazione degli insediamenti precede quella delle infrastrutture puntuali e viarie di supporto; al contrario, la localizzazione delle aree in prossimità dei principali nodi ed assi della rete autostradale e ferroviaria rappresenta una condizione essenziale per migliorare l’efficienza logistica degli insediamenti e per ridurre gli impatti delle attività di trasporto sul reticolo stradale e sui centri abitati.

Alle Regioni è oramai affidata competenza esclusiva nelle materie riguardanti lo sviluppo del territorio, a partire dall’industria, il commercio e l’artigianato, fino al turismo, i trasporti e

la logistica. Con riferimento a questi ultimi due temi in particolare, le Regioni hanno la facoltà di emanare specifiche normative ed individuare sia nuove tipologie di infrastrutture, sia meccanismi d'incentivazione compatibili con la normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato e finalizzati al sostegno alle imprese che favoriscano il raggiungimento di risultati prestabiliti, ad esempio attraverso il trasferimento di quote di traffico dalla strada alla modalità marittima e/o ferroviaria, oppure attraverso la realizzazione di centri merci, piattaforme logistiche, terminal intermodali e così via. Si ricorda, infine, che le Regioni possono altresì esercitare il monitoraggio delle tendenze localizzative degli operatori logistici ed intervenire sulla concentrazione delle attività produttive secondo le previsioni dei piani urbanistici generali e dei piani attuativi.

3.2 La promozione: ruolo e funzioni delle agenzie di marketing logistico territoriale

In un'ottica moderna, parlare di pianificazione e sviluppo di un sistema logistico territoriale chiama in causa il concetto di "marketing territoriale" in qualità di strumento operativo per aumentare il grado di attrattività logistica di una determinata area nei confronti di investitori nazionali ed esteri. In particolare, la definizione che qui si assume è quella di "marketing logistico territoriale" come disciplina che si occupa di definire progetti, strategie, azioni e attività per favorire nuove *partnership* logistico-produttivo-commerciali, coordinare diversi attori pubblici e privati e attrarre nuovi insediamenti ed operatori logistici in un determinato territorio.

La maggiore indifferenza localizzativa che sta oramai sempre più caratterizzando gran parte delle attività economiche spinge i territori ad una intensa competizione per l'insediamento di nuove attività produttive e logistiche, da cui dipendono reddito e occupazione. Di conseguenza, per una realtà territoriale che voglia crescere a livello logistico, è necessario sviluppare un'efficace strategia di marketing territoriale, catalizzando competenze e concentrando risorse nei seguenti passaggi operativi di natura commerciale:

- ricognizione delle caratteristiche strategiche del territorio da un punto di vista logistico e valutazione dei suoi punti di forza e di debolezza;
- analisi di *benchmarking* con i territori concorrenti;
- analisi dei bisogni reali dei clienti e degli investitori esterni;
- definizione del pacchetto di infrastrutture e servizi logistici materiali e immateriali, nonché di incentivi, che l'area può offrire ("prodotto area");
- predisposizione di una banca dati dei potenziali clienti/investitori;
- sviluppo di iniziative di marketing diretto o di *key accounting* sui clienti selezionati.

Si ritiene che nel processo di scelta di un determinato territorio come sede di attività logistiche da parte di un potenziale investitore i principali fattori considerati siano quelli:

- di tipo produttivo, cioè riguardanti la diffusione di imprese e servizi, l'esistenza di vocazioni produttive specifiche, la presenza di distretti e filiere produttive, il grado di cooperazione tra imprese;
- di tipo infrastrutturale, soprattutto in termini di dotazione di nodi ed assi di trasporto, accessibilità, connessioni, aree attrezzate per insediamenti logistici, infrastrutture telematiche, ecc.
- di tipo istituzionale-amministrativo, in termini di funzionamento ed efficienza degli assetti politici, snellezza e semplificazione burocratica, disponibilità di incentivi finanziari e/o fiscali, e così via.

Ciascuna politica (o insieme di politiche) di marketing logistico territoriale deve inoltre essere attuata da una struttura che rivesta il ruolo di "agenzia di promozione" e che registri possibilmente la partecipazione di tutti i soggetti portatori di rilevanti interessi nel sistema logistico territoriale di riferimento. Infatti, l'obiettivo di attrarre investimenti esogeni al

territorio va sempre innanzitutto perseguito sviluppando in maniera coerente sia azioni per il sostegno delle imprese endogene già operanti, sia opportuni interventi per la creazione di nuove imprese con il concorso degli attori locali (Mediacamere e Unione Province d'Italia, 2005). Soprattutto in tal senso, le politiche di marketing territoriale possono rivelarsi un valido supporto a quelle tipologie di azioni di pianificazione e governo di tipo “*bottom-up*”.

D'altra parte, il ruolo di un'agenzia non può essere solo quello di semplice strumento di promozione del prodotto legato al territorio: occorre, infatti, che essa sia strumentale al processo decisionale che porta gli attori locali, pubblici e privati, a definire e scegliere un percorso di sviluppo piuttosto che un altro. Parallelamente, però, l'agenzia deve essere sganciata nei suoi processi operativi dagli enti da cui è composta, sia per avere autonomia giuridica e gestionale, sia per puntare all'efficacia e all'efficienza che il mercato richiede.

Compito di un'agenzia non è certo l'elaborazione in proprio di piani e programmi, quanto il supporto ai partner pubblici e privati nello svolgimento di tale attività, nonché l'individuazione degli elementi strategici di interesse che emergono dagli elaborati delle amministrazioni pubbliche ai diversi livelli territoriali e di competenza. L'agenzia deve quindi poter svolgere da un lato un ruolo di coordinamento e promozione, dall'altro quello di supporto alla pianificazione strategica di settore, sapendosi però tirare indietro al momento opportuno, per lasciar svolgere ai partner istituzionali e non i propri compiti.

Dai risultati di un'indagine diretta svolta recentemente da *LOGICA*, l'agenzia di promozione della logistica in Campania, è emerso che oltre 300 sono le agenzie che, nell'Europa comunitaria, si occupano di promozione del territorio ed attrazione di investimenti con riferimento a diversi settori economici. In particolare, si tratta di realtà con un diverso ambito geografico e di azione, finanziate sia dal pubblico che da partner privati, nonché caratterizzate da modalità diverse di coordinamento con le istanze istituzionali o amministrative ai vari livelli di competenza.

Per quanto riguarda nello specifico le agenzie di marketing logistico territoriale, le esperienze più consolidate a livello europeo riguardano ad esempio i Paesi Bassi (a livello centrale) e la Francia (a livello centrale e regionale). Esistono comunque esempi significativi anche in Gran Bretagna, Svezia, Danimarca, Belgio, Germania e Spagna.

In Italia, un'articolata rete di agenzie di marketing territoriale dedicate a diversi settori economici esiste oramai da tempo, sebbene non esista ancora una normativa specifica in materia di promozione ed attrazione degli investimenti. In particolare, tali agenzie si sono di fatto sviluppate soprattutto in ambito regionale e locale per iniziativa di soggetti di natura pubblica e privata. A livello più strettamente logistico, un primo progetto di agenzia è stato formulato dal Ministero dei Trasporti nel quadro del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001, dove si delineava l'idea di un “*Italian Distribution Council*”, ovvero un ente nazionale con funzioni analoghe ad istituzioni già operanti in altri Paesi europei. Tale progetto è attualmente in corso di definitiva implementazione con il supporto di diversi partner². A livello regionale e per alcuni casi specifici, la situazione italiana sembra invece relativamente consolidata e meglio definita: più o meno di recente sono state avviate iniziative di promozione e coordinamento della logistica a livello territoriale in Campania, Toscana, Emilia Romagna, Liguria e Piemonte. Altre ancora, però, sono in corso di definizione o di imminente implementazione.

Nel paragrafo successivo si riporta una breve sintesi delle principali caratteristiche e dei modelli di funzionamento di alcune iniziative di marketing logistico territoriale a livello europeo e nazionale, rinviando ad un successivo approfondimento la trattazione completa di tutti i casi ad oggi analizzati, sia per quanto riguarda le iniziative più mature, sia per quanto riguarda quelle di più recente istituzione. In ogni caso, si può sicuramente far notare che le

² Per ulteriori informazioni è possibile consultare il sito internet <http://www.italiandistributioncouncil.it>.

diverse esperienze si differenziano per molti aspetti, di cui i principali possono essere schematizzati come segue:

- estensione territoriale su cui si interviene (locale, regionale, interregionale, nazionale);
- tipologia e numero di attori coinvolti;
- ampiezza del campo di azione, intesa come eterogeneità dei temi logistici affrontati e dei servizi offerti.

4 ALCUNE ESPERIENZE DI MARKETING LOGISTICO TERRITORIALE A LIVELLO EUROPEO

4.1 Invest in Sweden Agency

Invest in Sweden Agency (ISA) è un'agenzia del Governo svedese che si occupa della promozione degli investimenti esteri verso la Svezia. Svolge la sua *mission* erogando servizi nella forma di informazioni su opportunità di investimento, domanda e offerta logistica, disponibilità di manodopera, tassazione; consulenze legali, amministrative e fiscali; supporto per accordi di *partnership* e *joint venture*; assistenza per la messa in contatto con le autorità locali o centrali, ecc.

La promozione logistica del territorio si basa sulla consapevolezza che negli ultimi anni le imprese di alcuni settori produttivi si stanno oramai sempre più orientando da un approccio distributivo di tipo pan-europeo ad un approccio di tipo più “regionale”, localizzando i propri impianti in prossimità degli specifici mercati di riferimento ed in particolare in prossimità di bacini commerciali costituiti da 50-100 milioni di abitanti. La macro-regione Mar Baltico/Nord Europa, con la Svezia in posizione baricentrica, sarebbe quindi un territorio ideale per la localizzazione di attività economiche appartenenti a diversi settori, dall'elettronica di consumo, nuove tecnologie e logistica (ad esempio nella regione di Stoccolma), all'*automotive* e al trasporto marittimo (ad esempio a Göteborg), fino ai settori alimentare e delle scienze biologiche (ad esempio nella regione Malmö/Öresund).

Per quanto riguarda i collegamenti, dal territorio svedese è possibile raggiungere su gomma tutte le maggiori città danesi, finlandesi e norvegesi in meno di 12 ore, mentre Estonia, Lettonia, Lituania e Russia occidentale sono raggiungibili in 24 ore. Utilizzando il trasporto aereo, invece, è possibile raggiungere tutte le maggiori città della macro-regione in appena 2 ore.

Ad oggi, diverse grandi imprese internazionali hanno scelto la Svezia come *hub* territoriale strategico per lo svolgimento di attività logistiche. Alcuni esempi riguardano i casi di *Honda*, *BMW*, *UPS*, *DHL*, *Schenker* e *Maersk Logistics*. Inoltre, i fornitori di servizi logistici e i loro clienti industriali svedesi stanno attualmente sperimentando nuovi sistemi di *Information and Communication Technology (ICT)* per l'integrazione completa dei flussi informativi. Un esempio è l'utilizzo dei sistemi a radiofrequenza (*RFID*) per la tracciabilità dei beni durante tutto il ciclo logistico³.

4.2 Il caso “KLOK” e i progetti “ENLoCC” e “REGINSlog”

Il “*Kompetenzzentrum Logistik Kornwestheim*” (*KLOK*), alla lettera “Centro di Competenza Logistica”, è un ente di promozione e sviluppo composto da una rete di enti istituzionali e privati operanti nei settori della logistica e dei trasporti nell'area regionale di

³ Per ulteriori informazioni è possibile consultare il sito internet <http://www.isa.se/>.

Stoccarda, in Germania. Esso ha come obiettivi quelli di individuare, analizzare e risolvere, in collaborazione con le amministrazioni pubbliche ai diversi livelli di competenza, le problematiche infrastrutturali e logistiche emergenti a livello regionale, formando e qualificando anche le risorse umane operanti nel settore. I soggetti partecipanti a tale iniziativa sono il Comune di Kornwestheim, la Regione di Stoccarda, l'Università di Stoccarda, il *Fraunhofer Institut*, imprese informatiche, società di consulenza ed operatori logistici.

Attualmente *KLOK* è coinvolta in diversi progetti a livello nazionale ed europeo. Particolare rilevanza assumono i progetti “*ENLoCC*” e “*REGINSlog*”, entrambi finanziati dal Programma di Iniziativa Comunitaria “*Interreg III C*” e a cui partecipano numerose Regioni e rispettivi enti attuatori a livello europeo.

Il progetto *ENLoCC - European Network of Logistics Competence Centres*, di cui la Regione di Stoccarda svolge l'attività di capofila con il supporto di *KLOK*, ha l'obiettivo di rilevare le *best practice* in materia di approcci territoriali alle problematiche della logistica e del trasporto merci, nonché di creare una rete europea di centri di competenza logistica regionale. In particolare, ciascun centro di competenza dovrà essere in grado di riunire e coordinare i principali attori della domanda e dell'offerta logistica e trasportistica di ciascuna regione partecipante al progetto, al fine di trasferire conoscenze, creare sinergie, individuare e sperimentare soluzioni logistiche innovative di portata regionale e transeuropea. Altri obiettivi del progetto sono la creazione di una piattaforma telematica informativa relativa alla logistica e al trasporto (“*LOGPLAT*”) e lo sviluppo di iniziative formative transnazionali (“*LOGTRAINING*”).

Il progetto *REGINSlog – Logistic Competence Centre for REGINS Partner Regions* ha invece l'obiettivo di supportare l'implementazione di centri regionali di competenza logistica nell'Alta Austria e in Lombardia e di integrarli nella rete europea implementata con il progetto *ENLoCC*. Il capofila del progetto è *KLOK*, mentre gli altri partner sono l'*Istituto Regionale di Ricerca della Lombardia* (coadiuvato dal *CERTeT-Università Bocconi*) e il *VNL – Association Network Logistics*⁴.

4.3 L'iniziativa “*Centrope*”

Il progetto di nuova istituzione e promozione della macroregione “*Centrope – Europaregion Mitte*” è stato ideato con l'obiettivo di costituire il centro della nuova Europa allargata. Si tratta, in particolare, di una iniziativa sostenuta congiuntamente da Austria, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca, le quali hanno concentrato sul territorio di 4 regioni chiave una serie di investimenti in infrastrutture, logistica e attività industriali, avviando anche una politica di attrazione degli investimenti esteri.

L'iniziativa mira a realizzare uno sviluppo coordinato a livello interregionale e locale mediante politiche congiunte nel campo della logistica, delle infrastrutture, della formazione e della ricerca, della cultura, della protezione ambientale, del turismo e del tempo libero.

La rete trasportistica macroregionale è di tipo ferroviario, stradale e aeroportuale e i tre sistemi lavorano in stretta complementarietà. Vengono utilizzati strumenti di marketing territoriale e promozione industriale che servono a sviluppare sia la presenza logistica, sia quella manifatturiera, seguendo una filosofia comune che mira ad incrementare la competitività delle aziende, ad aumentare la capacità innovativa del sistema produttivo, a favorire il cambiamento strutturale e la diversificazione settoriale centrata sulle esportazioni.

⁴ Per ulteriori informazioni è possibile consultare i siti internet <http://www.klok-net.de>, <http://www.enlocc.net/>, <http://www.regins.org>.

I servizi forniti dall'Ente di coordinamento interregionale di riferimento sono i seguenti:

- fornire informazioni specifiche su settori chiave nei settori industriale e terziario della macroregione, mediante un centro di assistenza agli investitori e centri servizi condivisi dei diversi partner;
- raccogliere informazioni dettagliate riguardo le condizioni per l'avviamento di nuovi business nella macroregione (ad esempio: livello di imposizione fiscale, condizioni di affitto, costo del lavoro, infrastrutture e servizi logistici, schemi di incentivazione regionale);
- supportare le scelte localizzative sulla base di considerazioni riguardanti la disponibilità di fattori produttivi e di servizio locali, nonché organizzando visite guidate presso siti di interesse;
- assistere gli investitori nella richiesta di assistenza da parte di agenzie regionali e nazionali;
- organizzare incontri con autorità governative a tutti i livelli, fornitori di servizi, professionisti di settore, agenzie interinali e di collocamento, ecc.;
- assistere gli investitori nell'individuazione di potenziali fornitori, partner e *stakeholder* per lo sviluppo di *joint venture* ed altre attività cooperative;
- supportare le istituzioni nella definizione di schemi di incentivazione a livello locale.

4.4 Invest Languedoc-Roussillon

Da diversi decenni l'attrazione degli investimenti esteri in Francia è una priorità della politica economica ai vari livelli di governo, in quanto si ritiene fermamente che l'apporto di *know-how*, tecnologie e competenze derivanti dai nuovi insediamenti contribuisca allo sviluppo economico a livello nazionale e locale.

Invest Languedoc-Roussillon è l'agenzia di marketing territoriale della regione Languedoc Roussillon nella Francia mediterranea. Istituita nel 1986, l'agenzia applica e coordina la politica regionale di sviluppo economico in materia di promozione e assistenza di investimenti esogeni nei settori della manifattura, della distribuzione, delle tecnologie e della logistica. I servizi offerti, tra cui l'identificazione di immobili adatti alle esigenze degli investitori, la ricerca di partner e l'ingegneria finanziaria, sono gratuiti e confidenziali.

L'agenzia può contare attualmente su 90 soci e una fitta rete di partner pubblici e privati, tra cui il Governo nazionale francese (*DIACT*), il Consiglio regionale, altre istituzioni regionali e provinciali, imprese, camere di commercio ed istituzioni finanziarie. Assieme a tali enti, *Invest Languedoc-Roussillon* studia e promuove meccanismi di incentivazione a supporto delle imprese investitrici sul territorio regionale.

L'agenzia fa anche parte della rete mondiale dell'*AFII* (*Agence française pour les Investissements Internationaux*), la società pubblica dipendente dai Ministeri dell'Economia e della Gestione del Territorio e che, a partire dalla sua istituzione (nel 2001), ha incorporato la rete degli uffici all'estero della *DATAR* (agenzia governativa che opera dal 1963 con compiti di pianificazione territoriale) e le funzioni di quest'ultima relative al coordinamento delle agenzie locali che si occupano delle attività di assistenza diretta agli investitori (studi sull'offerta localizzativa, gestione indiretta dei siti, gestione di incentivi)⁵.

A livello logistico, *Invest Languedoc-Roussillon* promuove il territorio regionale come localizzazione strategica per nuovi investimenti, grazie alla disponibilità di spazi per nuovi impianti, nonché alla elevata dotazione di infrastrutture logistiche e di trasporto. In particolare, sull'insieme del territorio regionale è possibile distinguere quattro grandi macro-aree ad elevata intensità di attività logistiche: *Gard Industries*, *Montpellier-Sète*

⁵ Per ulteriori informazioni è possibile consultare i siti internet <http://www.datar.gouv.fr> e <http://www.investinfrance.org>.

Mediterranée, Triangle d'Occident, Pyrenees-Mediterranée. La rete di piattaforme si basa su una forte complementarità e specializzazione dei servizi.

L'agenzia *Invest Languedoc-Roussillon* e tutte le istituzioni regionali coinvolte nelle attività di governo e pianificazione del territorio a diversi livelli credono fermamente che le regioni dell'Europa meridionale, logisticamente integrate tra loro e con le vicine regioni mediterranee non europee, potranno in futuro controbilanciare la tendenza a spostare verso il nord e l'est del continente europeo i fattori e le sorgenti dello sviluppo economico e sociale. E per questo motivo intendono rafforzare ed amplificare la cooperazione interregionale, tra le zone di confine e con le altre regioni del Mediterraneo occidentale⁶.

5 LE PRINCIPALI ESPERIENZE DI MARKETING LOGISTICO TERRITORIALE IN ITALIA

5.1 L'agenzia "Logistica Toscana"

L'agenzia "*Logistica Toscana*" è stata costituita come società consortile nel 2003 dall'Unioncamere regionale della Toscana e dalle singole Camere di Commercio della regione al fine di promuovere attività e progetti di logistica innovativa e sistemica. Lo scopo sociale è lo studio, la promozione e lo sviluppo della logistica attraverso specifiche attività strategiche, come ad esempio:

- favorire l'incontro tra domanda e offerta di servizi logistici (sistema produttivo regionale, logistica portuale, aeroportuale, interportuale e delle altre strutture pubbliche e private operanti sul territorio regionale);
- favorire un sistema di relazioni funzionali fra porti, interporti e aeroporti per attrarre nuovi flussi di traffico e accrescere la competitività delle imprese regionali;
- realizzare una rete informatica regionale e sovraregionale per collegare domanda e offerta logistica;
- effettuare ricerche e studi di fattibilità.

L'erogazione di servizi da parte di *Logistica Toscana* a soggetti pubblici o privati è a pagamento. Lo Statuto prevede inoltre la partecipazione di Enti sostenitori (non soltanto toscani) che, attraverso la loro esperienza e conoscenza, collaborino alla definizione e all'attuazione dei programmi annuali e pluriennali della Società⁷.

5.2 L'Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL)

L'*Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL)* è una fondazione a partecipazione pubblico-privata istituita nel 2003 allo scopo di contribuire alla promozione e allo sviluppo del sistema logistico e dei trasporti della regione Emilia Romagna attraverso attività di ricerca, consulenza, formazione e supporto nella gestione di progetti europei. Attualmente, l'*ITL* può contare su tre sedi, rispettivamente a Bologna, Piacenza e Ravenna, ognuna con specifiche specializzazioni.

La compagine dei soci fondatori, include la Regione Emilia Romagna, le amministrazioni provinciali di Bologna, Parma, Piacenza e Ravenna, le amministrazioni comunali di Piacenza e Ravenna, l'Università di Bologna, l'Università Cattolica del Sacro Cuore, l'Autorità

⁶ Per ulteriori informazioni è possibile consultare il sito internet <http://www.invest-lr.com>.

⁷ Per ulteriori informazioni è possibile consultare il sito internet <http://www.logisticatoscana.it>.

Portuale di Ravenna e l'Unioncamere regionale dell'Emilia Romagna. È inoltre prevista anche la futura adesione dell'Università di Modena e Reggio Emilia.

La *mission* strategica dell'*ITL* consiste nel favorire i rapporti fra le pubbliche amministrazioni, le aziende private e gli istituti di formazione. Ad oggi, l'Istituto ha svolto la propria attività focalizzandosi su interventi strategici relativi ad argomenti chiave quali, ad esempio, la mobilità delle famiglie per gli acquisti, il sostegno alla competitività delle imprese, l'intermodalità e le infrastrutture logistiche e di trasporto, l'organizzazione della distribuzione di prodotti farmaceutici e delle merci in ambito urbano, la formazione di nuove professionalità in ambito logistico, la sicurezza e gli impatti ambientali del trasporto merci, il marketing territoriale per la promozione dei servizi logistici regionali. Da segnalare anche l'attività di supporto per la realizzazione di un piano strategico per l'*Agenzia per la Mobilità e il Trasporto Pubblico* di Modena e per l'*Azienda Consorziale Trasporti* di Reggio Emilia.

ITL adotta un metodo dinamico basato sulla valorizzazione delle risorse interne, ottimizzando e coordinando le competenze e le esperienze presenti nel suo network di soci e partner, nonché collegandosi con diverse istituzioni a livello nazionale ed internazionale⁸.

5.3 L'Agenzia per gli investimenti a Torino e in Piemonte

Investimenti a Torino e in Piemonte (ITP) è un'agenzia regionale dedicata all'attrazione di investimenti esterni, nazionali ed esteri, in diversi settori, tra cui quello della logistica.

Tale ente, che dispone anche di una propria rete di uffici all'estero, è stato costituito dalle principali istituzioni pubbliche locali (Regione e amministrazioni provinciali) e dalle associazioni private d'impresa (Unioncamere regionale, Camera di Commercio di Torino, Unione Industriali di Torino, Associazione Piccole Imprese di Torino, Federazione delle Associazioni Industriali del Piemonte). L'obiettivo è realizzare attività di marketing e comunicazione, assicurando piena e continua assistenza alle aziende esterne che vogliano insediarsi in Piemonte, nonché sostenendo il mantenimento e lo sviluppo sul territorio delle aziende esterne già presenti nella regione. I servizi, offerti in maniera gratuita e riservata, riguardano:

- l'affiancamento di imprese italiane ed estere che vogliono insediarsi o espandere la propria attività nella regione;
- la raccolta di dati ed informazioni economiche sul Piemonte, in particolare per quanto riguarda la creazione d'impresa, il mercato del lavoro e la fiscalità;
- la selezione delle migliori opportunità localizzative sulla base di specifiche esigenze;
- l'organizzazione di visite tecniche e l'assistenza nelle pratiche contrattuali ed autorizzative;
- l'individuazione delle migliori opportunità di incentivazione per lo sviluppo di un determinato progetto;
- l'assistenza nelle operazioni di *project funding* e *fund raising* e nell'analisi delle caratteristiche societarie e del *business plan*;
- i rapporti con le principali autorità/istituzioni locali pubbliche e private;
- i servizi di assistenza nelle fasi di "post-insediamento".

Per quanto riguarda il settore della logistica, l'offerta localizzativa promossa a livello regionale si basa su quattro poli situati in varie aree della regione:

- Interporto di Novara Boschetto;
- Polo logistico della Valle Scrivia;
- Interporto di Torino Orbassano;
- Polo logistico dell'aeroporto di Torino Pista.

⁸ Per ulteriori informazioni è possibile consultare il sito internet <http://www.fondazioneitl.org>.

Fino a qualche tempo fa, ciascuna di queste ultime realtà aveva operato senza alcuna logica di rete; di recente, invece, tramite la *ITP*, tali strutture hanno cominciato a “vendere” l’immagine del Piemonte in campo logistico, sottolineando anche come all’interno di tali infrastrutture siano presenti multinazionali di primo piano ed operatori locali dinamici⁹.

5.4 *Il Sistema Logistico dell’Arco Ligure e Alessandrino (SLALA)*

Le prospettive derivanti dal futuro completamento dei corridoi transeuropei ferroviari n. 24 (Genova-Rotterdam) e n. 5 (Lisbona-Kiev) hanno spinto, alla fine del 2004, alla costituzione della società “*SLALA*”, acronimo di “*Sistema Logistico dell’Arco Ligure e Alessandrino*”. Gli obiettivi generali dell’iniziativa sono la promozione ed ottimizzazione degli investimenti infrastrutturali, la realizzazione di attività di marketing territoriale e lo sviluppo delle funzioni di autorità per la logistica. Gli obiettivi specifici sono quelli di contribuire allo sviluppo di collegamenti ferroviari dedicati tra la portualità ligure e le strutture retroportuali piemontesi, nonché realizzare e promuovere una vera e propria macroarea logistica nel cuore del triangolo industriale Torino-Milano-Genova localizzato nel quadrante nord-ovest d’Italia. In particolare, il progetto interessa una superficie di quasi 16 milioni di metri quadrati comprendente le province di Genova, Savona, La Spezia, Alessandria e Novara. Su tale territorio passa attualmente il 25% della rete ferroviaria nazionale ed il 20% di quella autostradale.

Gli attuali soci di *SLALA* sono: Regione Piemonte, Regione Liguria, Provincia di Alessandria, Provincia di Genova, Provincia di Savona, Comune di Alessandria, Comune di Genova, Comune di Novi Ligure, Comune di Pozzolo Formigaro, Comune di Tortona, Comune di Casale Monferrato, Autorità Portuale di Genova, Autorità Portuale di La Spezia, Autorità Portuale di Savona, Camera di Commercio di Alessandria, Camera di Commercio di Genova, Camera di Commercio di Savona, *Fondazione C.R. Alessandria, Energia e Territorio S.p.A.*, *Istituto Finanziario Regionale FinPiemonte*, *Filse - Finanziaria Ligure per lo Sviluppo Economico*.

5.5 *LOGICA - Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci*

LOGICA, acronimo di “*LOGistica In Campania*”, è l’*Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci* costituita nel 2003 in forma di società consortile per azioni dall’Assessorato regionale ai Trasporti. L’obiettivo dell’Agenzia è promuovere e supportare lo sviluppo del “*Sistema Logistico Campano*” nelle sue componenti fondamentali di domanda e offerta di infrastrutture e servizi logistici. Gli attuali soci di *LOGICA* sono: l’Ente Autonomo Volturno (*holding* dei trasporti interamente partecipata dalla Regione Campania), le Autorità portuali di Napoli e Salerno, gli enti gestori degli interporti di Nola, Marcianise e Battipaglia, la società di gestione dell’aeroporto di Capodichino, l’Unione delle Camere di commercio regionali, Confindustria Campania e Confapi Campania.

In quanto ente di coordinamento sistemico di tutti i principali attori della domanda e dell’offerta logistica nell’ambito geografico di propria competenza, *LOGICA* è attualmente ancora l’unica vera e propria agenzia di marketing logistico territoriale integrato ad essere stata avviata in Italia, attuando pienamente, seppure solo a scala regionale, le indicazioni contenute nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2001.

La *mission* di *LOGICA* è:

- promuovere la Campania come territorio di eccellenza nella logistica e nel trasporto merci a livello nazionale ed internazionale;

⁹ Per ulteriori informazioni è possibile consultare il sito internet <http://www.itp-agency.org>.

- assistere l'amministrazione regionale nell'elaborazione di piani e programmi di sviluppo infrastrutturale per le merci e nella definizione di politiche industriali per la logistica;
- assistere le imprese campane, e in particolare i soci dell'Agenzia, nelle loro strategie di internazionalizzazione (marketing logistico territoriale attivo);
- assistere le imprese di logistica e trasporto nazionali ed internazionali interessate ad insediarsi in Campania e più in generale nel Mezzogiorno d'Italia (marketing logistico territoriale passivo);
- recepire e divulgare le *best practice* organizzative e tecnologiche nella logistica e nei trasporti a scala internazionale;
- fornire servizi di "matchmaking" tra domanda e offerta di servizi logistici e di trasporto merci;
- organizzare visite ed incontri presso i nodi logistici e/o altri siti di interesse;
- individuare fonti di finanziamento agevolato per l'avviamento e/o il potenziamento di attività logistiche in Italia e all'estero;
- fornire informazioni e sviluppare indagini e studi specifici sulla domanda e l'offerta di servizi logistici per soddisfare le esigenze degli investitori nazionali ed internazionali;
- organizzare, promuovere e gestire progetti formativi e seminariali per la diffusione della cultura logistica e lo sviluppo di competenze adeguate;
- sviluppare e partecipare a progetti di ricerca pubblici e privati con l'individuazione di azioni utili per l'ottimizzazione della logistica e dei trasporti a diverse scale geografiche.

Tutte le attività dell'Agenzia sono svolte in sinergia con agenzie nazionali, regionali ed estere di marketing territoriale, enti territoriali, osservatori, centri studi, società di consulenza, università e parchi scientifici.

Per quanto riguarda in particolare le attività di marketing territoriale passivo, *LOGICA* assiste in maniera gratuita e confidenziale l'investitore nell'individuazione e valutazione di diverse opzioni di investimento e possibilità di *partnership* sul territorio, fornendo informazioni sull'accessibilità delle aree di interesse, sui progetti di infrastrutturazione previsti ed in corso, sulla presenza di imprese e mercati nella regione stessa e nelle aree circostanti, sul costo degli immobili e più in generale di avviamento di un'attività logistica, su eventuali forme d'incentivazione pubblica disponibili e sulle possibilità di collegamento aereo, marittimo e terrestre da/verso tutte le destinazioni raggiungibili dalla Campania e viceversa. In tal modo si rendono disponibili una serie di dati ed informazioni che riducono il rischio dell'investimento del soggetto privato, permettendo nel contempo alla Regione e agli altri soci una migliore pianificazione infrastrutturale e delle proprie attività.

LOGICA è oramai un importante attore della logistica regionale e sempre più parte attiva delle strategie di sviluppo del settore, sia come supporto decisionale dell'amministrazione regionale, sia come punto di riferimento per gli altri soci. Enti gestori dei nodi, Regione, Associazioni di categoria e imprese si confrontano su diverse tematiche durante gli incontri periodici organizzati dall'Agenzia, sviluppando insieme progetti ed iniziative di diverso tipo, dall'ottimizzazione della capacità ferroviaria della rete regionale, alla partecipazione alle fiere internazionali di settore (fondamentali per lo svogimento delle attività di marketing territoriale attivo e passivo), allo studio e alla progettazione di nuove piattaforme e servizi a supporto di filiere produttive e distretti industriali regionali, allo sviluppo di soluzioni logistiche innovative supportate da sistemi *ICT* gestiti anche in *outsourcing* da società di informatica o Centri Servizi Specialistici Territoriali. La discussione comune e le iniziative coordinate consentono una visione d'insieme dei problemi e la possibilità di monitorare sviluppi e arretramenti.

LOGICA è stata inoltre individuata come esempio di *best practice* e *benchmark* di riferimento nell'ambito di due progetti di valenza comunitaria:

1. Progetto “*ISIC – Integrated Services in the Intermodal Chain; Task F: Intermodal Development Center*” realizzato da *BMT-TS*, Gruppo *CLAS*, *EIA* e *AMRIE* per conto della Direzione Generale Trasporti ed Energia della Commissione Europea.
2. Progetto “*REGINS Log: Logistics Competence Centre in Lombardy*” realizzato da *KLOK GmbH* e *CERTET-Università Bocconi* nell'ambito del Programma *Interreg III C* (“*RFO REGINS*”).

Si può sicuramente affermare che gran parte del dinamismo del settore della logistica e dei trasporti in Campania sia dovuto, anche se talvolta in modo indiretto, all'attività di *LOGICA*. Ad esempio, per quanto riguarda le imprese che offrono servizi di trasporto e/o di logistica, secondo dati Unioncamere, il dato nazionale è cresciuto dal 2004 al 2005 di 424 unità, di cui 184, cioè il 43,4%, sono campane, con un trend di crescita regionale dell'1,2% a fronte di un 0,2% a livello nazionale.

Tra le varie attività sviluppate e i risultati raggiunti ad oggi da *LOGICA* è possibile ad esempio menzionare:

- La realizzazione di un database regionale che raccoglie tutti i dati dell'accessibilità terrestre di ogni comune campano, integrandola con la presenza delle imprese, degli occupati e di ulteriori dati economici e demografici. Tale strumento, a supporto della pianificazione territoriale pubblica, ma che viene messo a disposizione anche degli operatori privati industriali e del terziario per le proprie politiche e strategie, consente l'ottimizzazione delle attività logistiche nelle infrastrutture esistenti e la pianificazione di nuove infrastrutture e nuovi servizi (Cascetta *et al.*, 2005).
- La collaborazione con il Centro Studi dell'Ente Autonomo Volturno (“*Centro Studi EAV*”) alla progettazione tecnica ed economica di nuove Autostrade del mare internazionali-inframediterranee con origine o destinazione nei porti campani (Iannone, 2006; Varrone e Aponte, 2004; Varrone *et al.*, 2005a, 2005b).
- La realizzazione di uno studio sul trasporto ferroviario delle merci nel bacino campano in collaborazione con *ISFORT - Istituto Superiore di Formazione per i Trasporti* (Roma) e *Rete Ferroviaria Italiana (RFI)*. Lo studio ha avuto come scopo quello di individuare le criticità attuali dei collegamenti ferroviari tra i porti di Napoli e Salerno e i due interporti di Nola e Marcianise, proponendo soluzioni di tipo infrastrutturale ed organizzativo atte a superare tali criticità.
- La presenza alle maggiori fiere ed eventi nazionali ed internazionali del settore, permettendo la partecipazione congiunta sia ai soggetti campani già presenti a tali occasioni in passato, ma soprattutto a quei soggetti che in passato non avevano preso parte a tali manifestazioni.
- La partecipazione in qualità di socio all'*Italian Distribution Council (IDC)*.
- La collaborazione e il sostegno a progetti di formazione, corsi universitari e master a livello regionale ed extra-regionale.

Ulteriori attività e studi applicati sono stati completati o sono in corso di svolgimento in collaborazione con l'*Istituto per il Commercio Estero (ICE)*, l'*ISFORT* e le Università regionali per quanto riguarda, in particolare, l'analisi dei sistemi produttivi e dei distretti industriali regionali, al fine di individuare e sperimentare soluzioni logistiche di supporto alla competitività delle imprese e del territorio. Inoltre, in collaborazione con *SPRINT Campania* (lo Sportello Regionale per l'Internazionalizzazione delle Imprese), è previsto a breve l'allestimento presso la sede di *LOGICA* di un vero e proprio “*Sportello Campano di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci*” che avrà la funzione di informare in tempo reale sui principali servizi di trasporto e logistica presenti in ambito regionale, nonché sulle pratiche doganali attualmente in uso. Nei prossimi anni è infine prevista anche

l'attivazione di una nuova sede dell'Agenzia in Cina. Tra gli obiettivi di tale iniziativa c'è sicuramente quello di favorire un collegamento diretto e maggiori opportunità di *business* tra il sistema logistico campano ed il *Far East*, ma anche quello di fare in modo che le attività di controllo doganale dei carichi unitizzati avvengano all'origine, in modo da evitare le lungaggini tipiche dell'attuale sistema dei controlli doganali nei porti italiani¹⁰.

6 LA SPERIMENTAZIONE DI UN SERVIZIO DI DISTRIBUZIONE SOSTENIBILE DELLE MERCI IN PENISOLA SORRENTINA

6.1 Enti promotori e soggetti coinvolti nella progettazione e sperimentazione di un servizio di distribuzione delle merci in Penisola sorrentina mediante la ferrovia Circumvesuviana

In Campania, di recente, è stato progettato e per tre giorni anche sperimentato un servizio di distribuzione sostenibile delle merci in Penisola sorrentina mediante la ferrovia “*Circumvesuviana*”. Tale iniziativa è nata nell'ambito del progetto “*Mobilmed – Mobilità nelle isole, sulle coste e negli ecosistemi fragili del Mediterraneo*” finanziato dal Programma di Iniziativa Comunitaria “*Interreg III B Medocc*” e che ha visto la partecipazione di una serie di enti appartenenti a regioni dell'Unione Europea. In particolare, il progetto ha visto impegnata la Regione Campania in qualità di capofila di un gruppo composto dalla Provincia di Napoli e da altri tre partner stranieri provenienti da Spagna (Governo delle Isole Baleari), Francia (Regione PACA – Provenza e Costa Azzurra) e Grecia (Prefettura di Lesvos). *Mobilmed* prevedeva una metodologia comune di studio, analisi ed approccio ai problemi di mobilità presenti nelle aree costiere dei diversi partner europei, sebbene ciascuno di essi dovesse poi sviluppare autonomamente un progetto pilota alla scala locale.

Per lo sviluppo delle attività di progetto sul territorio regionale, la Regione Campania ha attivato un partenariato oltre che con la Provincia di Napoli, anche con *Città della Scienza* e con l'*Ente Autonomo Volturno (EAV)*. A quest'ultimo è stato affidato lo sviluppo delle attività propedeutiche alla individuazione e sperimentazione del progetto pilota. L'EAV, attraverso il suo Centro Studi, ha svolto il ruolo di responsabile tecnico di tutte le attività di analisi, studio e progettazione tecnica ed economica del servizio di trasporto merci ferroviario in Penisola sorrentina, coinvolgendo da un punto vista operativo la società ferroviaria “*Circumvesuviana*” e monitorando, con il contributo del Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università di Roma “*Tor Vergata*”, le prestazioni del servizio durante la sperimentazione pratica che è stata invece organizzata e realizzata dalla Provincia di Napoli avvalendosi della collaborazione di *LOGICA – Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci*.

L'Agenzia, in particolare, ha provveduto sia a definire gli *user need* del servizio, coinvolgendo direttamente nella sperimentazione diverse imprese private, che ad organizzare le attività logistiche nelle stazioni ferroviarie e quelle relative alle terminalizzazioni su strada. Nel progetto sono stati quindi coinvolti diversi attori della catena distributiva operanti nell'area partenopea e sorrentina, a partire da spedizionieri ed operatori di trasporto e logistica, fino ad esercenti commerciali e imprese di noleggio automezzi (ad esempio: *Gruppo Tavassi, OmniaLogistica, Catone Logistica, F.lli Candia, Piaggio Corporation Business*).

¹⁰ Per ulteriori informazioni è possibile consultare il sito internet <http://www.logicacampania.it>.

6.2 Descrizione del servizio

Analogamente ad altre esperienze di *city logistics*, l'iniziativa pilota sviluppata dalla Regione Campania e dai suoi partner locali nell'ambito del progetto *Mobilmed*, ha riguardato l'individuazione di un Centro di Distribuzione Urbana ("CDU") in cui poter concentrare le merci pallettizzate in arrivo nell'area da servire e da cui far partire la distribuzione finale operata con veicoli del tipo "zero" o "low emission". Del tutto originale rispetto alle altre esperienze ad oggi realizzate a livello europeo è, però, l'utilizzo della modalità ferroviaria, e in particolare del materiale rotabile e della rete della *Circumvesuviana* tradizionalmente dedicati al trasporto passeggeri, per il trasporto delle merci al CDU a servizio dei comuni presenti sulla costiera sorrentina. In pratica, i veicoli commerciali pesanti non arrivano direttamente nel CDU, che è situato nel cuore dell'area da servire, ma si fermano a circa 40 km, presso il terminal ferroviario di S. Giovanni a Teduccio, *hub* di testa della linea Circumvesuviana, nella zona orientale di Napoli, dove scaricano la merce che successivamente viene caricata sul treno e trasportata alla stazione ferroviaria di Piano di Sorrento. Qui la merce viene scaricata nel piazzale adibito a CDU ed infine distribuita, su veicoli di ridotte dimensioni e a basso o nullo impatto ambientale, ad esercizi commerciali e depositi situati nei comuni di Meta, Piano, S. Agnello e Sorrento (fig. 1).

Figura 1 L'ambito geografico ed infrastrutturale del progetto pilota



Fonte: Centro Studi Ente Autonomo Volturno, 2006

Il modello organizzativo progettato per la sperimentazione ha inoltre previsto che il trasporto della merce dal magazzino di origine fino al terminal di San Giovanni a Teduccio restasse in carico agli attuali operatori, mentre dal terminal di San Giovanni alla destinazione finale subentrasse il soggetto gestore del nuovo servizio, chiamato ad integrare il trasporto

ferroviario e la distribuzione dell'ultimo miglio con veicoli a basso o nullo impatto ambientale. A tale modello se ne potrebbe comunque sostituire anche un altro che veda, ad esempio, la gestione della distribuzione sull'ultimo miglio affidata ad un raggruppamento di imprese locali consorziate.

6.3 La sperimentazione pratica del servizio

Il servizio progettato è stato sottoposto ad una sperimentazione, sia pure su scala ridotta, di tre giorni. Tale attività ha avuto come obiettivi quelli di testare la fattibilità tecnica, monitorare le prestazioni e far emergere eventuali criticità operative e funzionali. Si è quindi deciso di simulare l'*iter* fisico e documentale di un centinaio di consegne, dal loro deposito di origine nell'area metropolitana di Napoli, fino ai clienti finali (esercizi commerciali o depositi) in costiera sorrentina (in particolare nei Comuni di Meta, Piano di Sorrento, Sant'Agnello, Sorrento). Sono state simulate, inoltre, anche alcune consegne con origine in costiera sorrentina e destinazione nell'area metropolitana di Napoli.

Di seguito sono indicate le strutture impiegate nella sperimentazione e le relative funzioni:

- 1 magazzino situato nell'area metropolitana di Napoli, con funzione di nodo di origine (destinazione) delle merci;
- stazione ferroviaria della Circumvesuviana di San Giovanni a Teduccio, con funzione di terminal per il cambio di modalità da gomma a ferro;
- stazione ferroviaria della Circumvesuviana di Piano di Sorrento, con funzione di Centro di Distribuzione Urbana (CDU) per i Comuni di Meta, Piano di Sorrento, Sant'Agnello e Sorrento, in cui le merci arrivano via treno e, dopo le opportune operazioni di stoccaggio, consolidamento e/o *degroupage*, ripartono per la distribuzione dell'ultimo miglio con veicoli di ridotte dimensioni e a basso o nullo impatto ambientale;
- 12 punti vendita al dettaglio (1 a Meta, 2 a S. Agnello, 3 a Piano, 6 a Sorrento), che rappresentano i punti di destinazione di piccole consegne di collettame;
- 3 depositi di operatori logistici o grossisti (1 a S. Agnello e 2 a Sorrento), che rappresentano i punti di destinazione finale (o di origine) di consegne di dimensioni maggiori e, comunque, a bancale completo.

Inoltre, i mezzi utilizzati durante i tre giorni di sperimentazione sono:

- 1 autocarro da 7,5 tonn. (messo a disposizione da “*Casa di Spedizioni Stinga*”) ed 1 furgone “*Fiat Ducato Maxi*” (capacità di carico fino a 4 europallet), rappresentativi dei mezzi, “pesanti” e non, ma comunque con standard di emissione non controllato, che trasportano le merci dal deposito di origine presente nell'area metropolitana di Napoli fino al terminal di San Giovanni;
- 1 furgone tipo “*Fiat Ducato*” (capacità di carico fino a 3 europallet e standard di emissione “Euro 4”), con funzione di veicolo “*low emission*” per il trasporto dal CDU di Piano di Sorrento al cliente finale, per consegne di collettame ed a bancale completo;
- 2 veicoli elettrici “*Piaggio Porter*” (capacità di carico fino a 450 kg), con funzione di veicolo “*zero emission*” per il trasporto dal CDU di Piano di Sorrento al cliente finale, per consegne di collettame;
- 1 elettrotreno di 40 m per trasporto passeggeri adattato, per il solo periodo di sperimentazione, al trasporto delle merci pallettizzate via ferrovia tra i terminal di San Giovanni a Teduccio e Piano di Sorrento (fig. 2 e 3);
- 2 *fork-lift*, con funzione di mezzi di movimentazione per le operazioni di carico/scarico dei pallet nei terminali ferroviari di San Giovanni e Piano di Sorrento;

- 3 *trans-pallet* manuali per la movimentazione dei pallet nei terminali ferroviari ed a bordo treno.

Figure 2 e 3 I vagoni della Circumvesuviana adibiti al trasporto merci



Fonte: LOGICA – Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci, 2006

Il servizio sperimentato prevedeva:

- due tipologie di consegne (urgenti e normali);
- operatività di 6 ore/giorno;
- la possibilità di accettare al terminal di San Giovanni esclusivamente merce su bancali 80x120 (europallet), non escludendo però la possibilità di *groupage* pallettizzato¹¹;
- la possibilità di consegnare ai destinatari finali localizzati nei Comuni di Meta, Piano di Sorrento, Sant’Agnello e Sorrento, sia pallet completi, sia collettame;
- la possibilità nei Comuni suddetti, di ritirare bancali completi destinati all’area di Napoli e metterli a disposizione degli operatori nel terminal di San Giovanni.

Alcuni dei principali risultati conseguiti nei tre giorni di sperimentazione sono riportati nelle tabelle 1 e 2.

Tabella 1 Attività di consegna svolte nel periodo di sperimentazione

consegne effettuate	n°	114
	n° pallet	59
	pallet/consegna	0,5
di cui consegne a bancale completo	n°	14
	n° pallet	37
	pallet/consegna	2,6
di cui consegne collettame (groupage pallettizzato)	n°	100
	n°pallet	22
	n° colli	176
	colli/consegna	1,76
	consegne/pallet	4,5

Fonte: LOGICA – Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci, 2006

¹¹ Sono state comunque esclusi i prodotti a temperatura controllata e le merci pericolose.

Tabella 2 Livello rilevato di alcune prestazioni

tipo consegna	tempo medio (ore)		
	totale	urgenti	non urgenti
collettame	14,6	6,0	21,9
bancale completo	13,7	2,9	16,6
totali	14,5	7,1	20,1

Fonte: Centro Studi Ente Autonomo Volturno, 2006

Le consegne urgenti sono state inoltre effettuate per oltre l'80% in giornata (entro le 6 ore di attività effettuate) e comunque sempre entro le 24 ore. Per quanto concerne le consegne non urgenti si rilevano percentuali pressoché invertite con il 18% circa consegnato entro le 6 ore e l'82% circa con tempi compresi tra le 17 e le 27 ore. Il dato più rilevante che emerge dai risultati della sperimentazione è comunque che, dimensionando opportunamente il servizio di terminalizzazione stradale, sia pure con una sola navetta ferroviaria al giorno, si potrebbe garantire la consegna entro le 24 ore. Da una prima simulazione effettuata sembrerebbe, inoltre, che una seconda corsa giornaliera opportunamente schedata, ed una operatività di circa 12 ore, consentirebbe di garantire consegne in giornata.

Altri dati rilevati durante la sperimentazione riguardano la produttività dei veicoli che, in media, è stata la seguente:

- 1 consegna/ora per quanto riguarda il furgone per consegne a bancale completo;
- 3,88 consegne/ora per quanto riguarda il furgone per consegne collettame nella zona Meta, Piano, Sant'Agnello;
- 2,60 consegne/ora per quanto riguarda il furgone per consegne collettame nella zona di Sorrento.

Questi dati, tuttavia, vanno considerati come dati di prima approssimazione, in quanto:

- sono funzione dei volumi delle consegne;
- i valori di produttività per ciascuno dei tre giorni di sperimentazione sono stati sensibilmente differenti (ad eccezione delle consegne a bancale completo), sia a causa di fattori aleatori quali le condizioni del traffico, sia a causa di un livello crescente di confidenza degli operatori verso la routine della sperimentazione (si è registrata una produttività crescente nei tre giorni di sperimentazione).

6.4 Possibili sviluppi futuri dell'iniziativa

La conclusione del progetto pilota sviluppato dalla Regione Campania nell'ambito del progetto *Mobilmed*, e a cui ha collaborato anche *LOGICA*, non rappresenta un punto di arrivo ma, al contrario, un punto di partenza di un lavoro ancora lungo e che, probabilmente, richiederà ancora ulteriori passaggi e verifiche prima di giungere alla implementazione definitiva del servizio di trasporto merci per la Penisola Sorrentina via Circumvesuviana. Ad ogni modo, con il progetto pilota, si è giunti alla definizione di alcuni elementi oggettivi:

- il servizio è fattibile dal punto di vista tecnico, pur rimanendo ancora numerose variabili che, in funzione delle scelte che saranno effettuate, condurranno ad assetti del servizio assolutamente alternativi (si considerino ad esempio il materiale rotabile, la scelta dei terminal ferroviari, la possibilità di realizzare magazzini coperti e piani caricatori per il passaggio diretto da veicolo stradale a treno e viceversa, ecc.);
- tutte le tipologie di operatori della catena distributiva (dettaglianti, grossisti, autotrasportatori, corrieri, spedizionieri ed operatori logistici) hanno mostrato interesse ed apprezzamento verso il nuovo servizio;

- anche prevedendo una configurazione di minima del servizio, sarà possibile realizzare uno *shift* modale di almeno 110 tonnellate di merce/giorno dalla strada al treno ed a veicoli stradali caratterizzati da emissioni basse o nulle, con una riduzione di circa il 30% dei veicoli commerciali sulla strada principale della costiera sorrentina (SS 145), una riduzione della congestione media di almeno il 4% ed un beneficio in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico che, pur considerando solo lo *shift* modale tra S. Giovanni e Piano di Sorrento, si può stimare, in prima approssimazione ed utilizzando i coefficienti di Ferrovie dello Stato-Amici della Terra (2002), in oltre 100.000 Euro/anno;
- la sostenibilità finanziaria del servizio rappresenta di certo il punto critico, il nodo da sciogliere prima di pensare ad una implementazione del servizio che vada oltre la sperimentazione. Ad ogni modo, anche assumendo validi i dati disponibili allo stato conoscitivo attuale, secondo cui i costi del servizio legati alla trazione ferroviaria renderebbero il servizio non competitivo rispetto al tutto-strada, vi sono comunque buone ragioni per ritenere che il problema possa essere affrontato e risolto con l'impiego di appropriate politiche di:
 - regolazione degli accessi (ad esempio: restrizioni per i veicoli destinati al trasporto merci all'uso di parti della rete stradale o di aree di sosta per carico/scarico; definizione di specifiche finestre orarie; restrizioni alle tipologie di veicoli utilizzabili);
 - regolazioni economiche (*road pricing* - che nel caso specifico potrebbe essere impiegato per co-finanziare la vizione ferroviaria - e/o incentivi per gli operatori che utilizzano modalità di trasporto o veicoli a basso impatto ambientale).

Naturalmente, l'implementazione di tali politiche necessita di una stretta collaborazione tra operatori privati ed istituzioni pubbliche (Regione, Provincia e Comuni). Altre misure potranno inoltre essere legate all'incremento della capacità dei vettori in modo da far diminuire il costo unitario di trasporto. Comunque, tutte le possibili misure sono attualmente in corso di approfondimento e valutazione al fine di fornire indicazioni utili per la programmazione degli interventi e degli investimenti da parte della Regione, della Provincia e delle aziende.

7 RIFLESSIONI E PROPOSTE CONCLUSIVE

Gli approcci metodologici e i casi reali fin qui presentati in materia di pianificazione e soprattutto coordinamento e promozione dei sistemi logistici territoriali offrono interessanti spunti per successivi approfondimenti e nuove proposte per specifiche realtà tuttora in ritardo su questi temi. Tali casi, seppure differenziati, indicano la tendenza a considerare in modo costruttivo tutte le potenzialità offerte dal territorio nella loro dinamicità e nella loro capacità interattiva, soprattutto a livello dei soggetti decisionali pubblici e privati, superando la frammentazione dei processi e stimolando l'innovazione dei modelli organizzativi della domanda e dell'offerta di infrastrutture e servizi logistici e di trasporto.

In generale, per l'avvio di una qualsiasi nuova attività di partenariato e coordinamento nell'ambito di un sistema logistico territoriale, si suggerisce l'elaborazione di una prima serie di circoscritte ipotesi di lavoro, calibrate attentamente sul contesto di riferimento e da sottoporre a specifici soggetti individuati come attori principali e futuri partner potenziali, al fine di verificare il loro interesse ad aderire all'iniziativa, nonché le effettive modalità di coinvolgimento. In particolare, per la costituzione di una nuova agenzia di promozione logistica a livello territoriale, i primi passi da compiere dovrebbero essere i seguenti:

- definizione degli standard minimi di servizio perché un'agenzia di marketing per la logistica funzionale allo sviluppo di un determinato ambito geografico, infrastrutturale e produttivo possa essere credibile a livello internazionale;
- condivisione del progetto con tutti i soggetti pubblici e privati portatori di rilevanti interessi nel sistema logistico territoriale di riferimento;
- elaborazione di un piano d'impresa attraverso la valutazione dei costi, dei ricavi e delle modalità di finanziamento riguardanti diverse ipotesi di avviamento e funzionamento;
- indicazione di un percorso di graduale avvicinamento alla realizzazione di un progetto di agenzia vera e propria nel caso in cui le condizioni per la sua costituzione non siano del tutto presenti al momento nel contesto territoriale considerato.

Infine, con particolare riferimento alla situazione dell'Italia e delle sue macroaree, rimane ad oggi aperto il problema di individuazione delle modalità di coordinamento delle diverse agenzie regionali di promozione della logistica già attive o in fase di attivazione, soprattutto al fine di evitare che la sovrapposizione di competenze ed ambiti d'intervento diventi un vincolo per l'attuazione degli investimenti. D'altra parte, però, si ritiene che alcune iniziative già sviluppate costituiscano una premessa utile per impostare moderne politiche di marketing logistico territoriale fortemente ancorate alle specificità di aree a scala più ampia di quella regionale.

BIBLIOGRAFIA

- Ballou R. (1998) *Business logistics management: planning, organizing and controlling the supply chain*, Prentice Hall.
- Bologna S. (1998) Trasporti e logistica come fattori di competitività di una regione, in Perulli P. (a cura di) *Neoregionalismo. L'economia-arcipelago*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Bologna S. (2002a) Logistica e governance, in Forte E. (a cura di) *Atti del seminario "Problemi e prospettive della logistica in Italia"*, Quaderni del Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, n. 16, Università degli Studi di Napoli "Federico II".
- Bologna S. (2002b) Linee guida per la riorganizzazione del sistema logistico campano, Progetrasporti e Associati (mimeo).
- Bonnafeux A., Plassard F., Vulin B. (eds) *Circuler demain*, Ed. de l'Aube, DATAR, 1993.
- Borruso G., Polidori G. (2003) (a cura di) *Trasporto merci, logistica e scelta modale. I presupposti economici del riequilibrio modale in Italia*, FrancoAngeli, Milano.
- Boscacci F. (2003a) *La nuova logistica. Una industria in formazione tra territorio, ambiente e sistema economico*, Egea, Milano.
- Boscacci F. (2003b) The Evolution of the Logistics Services Supply in Europe: Towards the Logistics Industry, *Proceedings of the International Conference of the International Federation of Warehousing and Logistics Association*, S. Francisco (CA).
- Boscacci F. (2004) The Sustainable Development of the European Logistics Industry: An Analytic Approach at Micro and Macro-economic levels, *Proceedings of the 44th European Congress of the Regional Science Association*, Porto.
- Boscacci F., Maggi E. (2002) Ruolo e definizione dell'industria della logistica nel sistema economico italiano ed europeo: ipotesi di aggiornamento delle classificazioni statistiche, *Atti della XXIII Conferenza Italiana di Scienze Regionali*, Reggio Calabria.
- Boscacci F., Maggi E. (2004) *La logistica urbana delle merci. Gli elementi conoscitivi per la governance del processo*, Polipress, Milano.

- Boscacci F., Pesaro G. (2002) Rising External Logistics Industry in Europe: A Systemic Vision of the Economic Approach, *Proceedings of the International Conference of the European Regional Science Association*, Dortmund.
- Camagni R. (1993) Interfirm industrial networks: the costs and benefits of cooperative behaviour, *Journal of Industry Studies*, Vol.1, n.1.
- Cartenì A. (2005) La logistica ed il trasporto delle merci: un'architettura modellistica, *Rassegna Economica – Rivista Internazionale di Economia e Territorio*, Quaderni di ricerca, n. 16.
- Cascetta E., Papola A., Marzano V., Aponte D., D'Agostino Z., Varrone M. (2005) Il ruolo dell'ingegneria dei sistemi di trasporto nella governance del trasporto merci: il caso di LOGICA, Relazione presentata alla XVI Conferenza Italiana di Scienze Regionali, Siena.
- CEMT (1996) *Les nouvelles tendances de la logistique en Europe*, Table Ronde 104, OECD, Paris.
- Christopher M (1998) *Logistics and Supply Chain Management*, Prentice Hall.
- Colin J. (1997) France, in CEMT, *New Trends in Logistics in Europe*, OECD, Paris.
- Commissione Europea (1999) *SSSE – Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo. Verso uno sviluppo territoriale equilibrato e sostenibile dell'Unione Europea*, approvato dal Consiglio informale dei Ministri responsabili dell'assetto del territorio, Potsdam.
- Commissione Europea (2006) *Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni. La logistica delle merci in Europa - la chiave per una mobilità sostenibile*, COM(2006) 336 definitivo, Bruxelles, 28 Giugno.
- Confindustria (2006) *Logistica per cercare. Proposte, analisi ed approfondimenti del Progetto Logistica di Confindustria e del suo Sistema Associativo*, Roma.
- Corò G., D'Agostino Z. (2001) *Dal sistema dei trasporti all'organizzazione logistica*, CCIAA di Mantova.
- Corò G., Marcucci E. (2001) Le politiche per la logistica, in AAVV *Politiche economiche per il sistema dei trasporti e della logistica*, Quaderni della Mobilità, Regione Marche.
- D'Agostino Z. (2001) Guidelines di Supply Chain Management (SCM) per le PMI distrettuali, in AAVV *Politiche economiche per il sistema dei trasporti e della logistica*, Quaderni della Mobilità, Regione Marche.
- D'Agostino Z. (2002) Analisi dell'organizzazione logistica del distretto industriale di Montebelluna, *Profili Economici*, n. 14, CCIAA di Treviso.
- D'Agostino Z., Iannone F. (2006) Un nuovo approccio alle politiche istituzionali per il governo dei sistemi logistici territoriali, in Polidori G., Musso E., Marcucci E. (a cura di) *I trasporti e l'Europa. Politiche, infrastrutture, concorrenza*, FrancoAngeli, Milano.
- Dallari F., Marchet G. (2003) *Rinnovare la supply chain*, Il Sole 24 Ore, Milano.
- Ferrovie dello Stato-Amici della terra (2002) *I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia*, Quarto Rapporto, Roma.
- Forte E. (a cura di) (1998) *Economia e Finanza del trasporto merci: mezzi ed infrastrutture a servizio della logistica*, CCIAA di Napoli.
- Forte E. (2001) Logistica Economica tra government e governance, *Atti del 42° Corso Internazionale "Per una regolazione dei trasporti: principi e strumenti"*, Università degli Studi di Trieste, Trieste.
- Forte E. (a cura di) (2002) *Atti del seminario "Problemi e prospettive della logistica in Italia"*, Quaderni del Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, n. 16, Università degli Studi di Napoli "Federico II".
- Forte E. (2003) Logistica Economica ed equilibri spazio-territoriali, *Atti del seminario "I fondamenti concettuali della Logistica Economica"*, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, Politecnico di Milano, Milano.

- Forte E. (2004) Logistica Economica e Paesi in via di sviluppo: teoria ed applicazioni per l'analisi dei mercati globali, in Marcucci E. (a cura di) *Trasporti e Politiche Economiche*, Atti della VI Riunione Scientifica Annuale della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti, Palermo.
- Forte E. (2005) Logistica Economica: globalizzazione e urbanizzazione, in Borruso G., Polidori G. (a cura di) *Riequilibrio e integrazione modale nel trasporto delle merci. Gli attori e i casi italiani*, FrancoAngeli, Milano.
- Forte E. (2006) Logistica Economica e strumenti di analisi: obiettivi e condizioni per l'ottimo, in Polidori G., Musso E., Marcucci E. (a cura di) *I trasporti e l'Europa. Politiche, infrastrutture, concorrenza*, FrancoAngeli, Milano.
- Forte E., Iannone F., Maisto L. (2006a) Logistica Economica e aree dismesse (mimeo).
- Forte E., Iannone F., Siviero L. (2006b) Economic Logistics for Competitiveness and Development, *Proceedings of the 58th Belarusian National Technical University – BNTU Conference on “Science-Education, Production, Economy”*, Minsk, Belarus, ISBN: 985-479-396-6.
- Iannone F. (2002) Territorio e nodi logistici: dagli interporti, ai distripark ai city logistics center (mimeo).
- Iannone F. (2003) Origini ed evoluzione della logistica moderna: dalla logistica militare alla macrologistica (mimeo).
- Iannone F. (2004) Aspetti pubblici e privati di un modello di logistica sostenibile, in Marcucci E. (a cura di) *Trasporti e Politiche Economiche*, Atti della VI Riunione Scientifica Annuale della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti, Palermo.
- Iannone F. (2005) Economia della logistica e dello spazio-territorio: innovazioni organizzative ed approcci modellistici, in Borruso G., Polidori G. (a cura di) *Riequilibrio e integrazione modale nel trasporto delle merci. Gli attori e i casi italiani*, FrancoAngeli, Milano.
- Iannone F. (2006) Analisi della domanda e valutazioni economiche per la pianificazione di un servizio di Autostrada del Mare nel Mediterraneo occidentale, in Polidori G., Musso E., Marcucci E. (a cura di) *I trasporti e l'Europa. Politiche, infrastrutture, concorrenza*, FrancoAngeli, Milano.
- Iannone F., Aponte D. (2005) Scenari di distribuzione sostenibile delle merci nell'area metropolitana di Napoli, in AA.VV., *Sviluppo Sostenibile, Tutela dell'Ambiente e della Salute Umana*, Atti del 5° Congresso Nazionale del Centro Interuniversitario di Ricerca sull'Inquinamento da Agenti Fisici – “Mauro Felli”, Università degli Studi di Perugia, Morlacchi Editore, Perugia, ISBN: 88-89422-43-2.
- Isfort (2004) *Venezia, nodo di eccellenza della logistica*, Venezia.
- ISTAT (2005) *Struttura e competitività del sistema delle imprese industriali e dei servizi – Anno 2003*, Roma.
- Luceri B (2002) *Network marketing*, Egea, Milano.
- Maggi E. (1998) Study on The Location of Logistics Nodes, *I Quaderni scientifici di Trasporti Europei*, Istiee, Trieste.
- Maggi E. (2006) La regolazione della mobilità delle merci per uno sviluppo urbano sostenibile, in Polidori G., Musso E., Marcucci E. (a cura di) *I trasporti e l'Europa. Politiche, infrastrutture, concorrenza*, FrancoAngeli, Milano.
- Marcucci E., D'Agostino Z. (2004) Centro e periferia nell'attuale evoluzione del sistema italiano della logistica e dei trasporti. Alcune evidenze empiriche del cambiamento di direzione della strategia degli investimenti logistici in Italia, in Marcucci E. (a cura di) *Trasporti e Politiche Economiche. Atti della VI Riunione Scientifica Annuale della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti*, Palermo.

- Marcucci E., Venezia E. (2003) Local Public Transport, City Logistics and New Tools for Urban Sustainable Mobility, *Proceedings of International Sustainable Development Research Conference*, Nottingham, UK.
- Marrelli M. (2002) La regolamentazione dei servizi di logistica pubblica, in Forte E. (a cura di) *Atti del seminario "Problemi e prospettive della logistica in Italia"*, Quaderni del Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali, n. 16, Università degli Studi di Napoli "Federico II".
- Mazzarino M. (2002) A behavioral approach for logistics system analysis and design: a reverse logistics case, in Pesenti R., Ukovich W. (eds.) *Quantitative Approaches to Distribution Logistics and Supply Chain Management*, Springer-Verlag.
- Mediacamere e Unione Province d'Italia (a cura di) (2005) *Marketing territoriale. Soggetti e progetti*.
- McCann P. (1993) The Logistics-Costs Location-Production Problem, *Journal of Regional Science*, 33.4.
- McCann P. (1996) Costs and the Location of the Firm: A One-Dimensional Comparative Static Approach, *Location Science*, 4.1-2.
- McCann P. (1998) *The Economics of Industrial Location: A Logistics-Costs Approach*, Springer-Verlag, Heidelberg.
- McCann P. (2000) Industrial Logistics and Regional Competitiveness, in Batey P., Friedrich P. (eds.) *Regional Competition*, Springer, Heidelberg.
- Ottimo E., Vona R. (2001) *Sistemi di logistica integrata. Hub territoriali e logistica internazionale*, Egea, Milano.
- Regione Emilia Romagna (2004) Territorio Imprese Logistica. Stato dell'arte e linee di intervento regionale, *Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica*, n. 3.
- Reynaud C. (1992) Terminaux et aménagement de l'espace européen, *Transports*, n. 353.
- Savy M. (1993) *Logistique et territoire. Le nouvel espace des transports*, GIP-Reclus, Montpellier.
- Savy M. (2006) *Logistique & territoire*, La Documentation française, DIACT.
- Savy M., Laterasse J. (1991) Réseaux logistiques et réseaux d'information associés: organisation et territoires, in Veltz P., Rowe F. (eds.) *Entreprises et territoires en réseaux*, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, Paris.
- Savy M., Veltz P. (1993) Les nouveaux espaces de l'entreprise, Ed. de l'Aube, DATAR.
- Siviero L. (2005) *Economia dei trasporti intermodali e innovazione logistica*, FrancoAngeli, Milano.
- Spirito P. (2006) I trasporti tra globalizzazione e crisi dell'ultimo miglio, *Atti della VIII Riunione Scientifica Annuale della Società Italiana degli Economisti dei Trasporti*, Trieste.
- Thore S. (1991) *Economic Logistics. The Optimization of Spatial and Sectoral Resource, Production, and Distribution Systems*, Quorum Books, Westport, Connecticut.
- Vanolo A. (2003) *Per uno sviluppo policentrico dello spazio europeo. Sistemi innovativi territoriali nell'Europa Sud-occidentale*, FrancoAngeli, Milano.
- Varrone M. E., Aponte D. (2004) Strategie e progetti per lo sviluppo dell'intermodalità e della logistica in Campania, in D'Elia S., Festa D. C. (a cura di) *L'innovazione tecnologica e dei sistemi gestionali per lo sviluppo dei trasporti*, Centro Editoriale e Librario, Università degli Studi della Calabria, Rende, ISBN 88-7458-018-5.
- Varrone M. E., D'Agostino Z., Aponte D., Iannone F., Papola A. (a cura di) (2005a) *Analisi di fattibilità tecnico-economica di un'Autostrada del Mare Napoli-Barcellona*, CUEN, Napoli.
- Varrone M. E., D'Agostino Z., Iannone F., Aponte D. (a cura di) (2005b) *Analisi di fattibilità tecnico-economica di un'Autostrada del Mare Salerno-Séte*, CUEN, Napoli.

ABSTRACT

The paper deals with issues related to territorial logistics planning and promotion, focusing on the role of the territorial marketing agencies in the internationalisation of logistic systems and coordination of public and private actors. To such a scope, the main features and operating models of some initiatives at European and Italian level are described. Particular attention is paid to the activities of *LOGICA*, the Campania regional agency for logistics and freight transport promotion.

Finally, the results of a sustainable urban rail-road freight distribution service experimentation in Sorrento area are presented. The pilot initiative has been recently carried out by Campania Region with the support of other local bodies - among which also *LOGICA* - within the “*Mobilmed*” project of the “*Interreg III B Medocc*” Community Initiative Programme. *LOGICA* has identified the service user needs, by directly involving various private firms, and organised railway and road logistic activities.