

Sommario

L'analisi della logistica nel Casentino, esposta in questa area tematica, è il risultato del progetto INNESTO, svolto nell'ambito del 5° Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico dell'Unione Europea (DG Ricerca, Commissione Europea).

È stato elaborato un nuovo approccio alla logistica: Sustainable District Logistics (SDL), cioè logistica di distretto sostenibile.

Tale approccio è strutturato in elaborazioni teoriche, metodologiche ed operative.

Strumento centrale funzionante on-line via Internet è il sistema "SDL.development" che serve a supportare valutazioni, decisioni strategiche e piani locali in differenti contesti territoriali.

Inoltre è tuttora in fase di costituzione la rete europea per la promozione dell'approccio e degli strumenti SDL.

Il progetto è durato dal 1° Gennaio 2002 al 30 Giugno 2004 ed ha coinvolto sei partners: SRS - Italia (coordinatore), NEA - Paesi Bassi, Provincia di Arezzo - Italia, Università di Roskilde - Danimarca, EURES - Germania, Grupo Entorno - Spagna.

Sono stati effettuati cinque casi studio: Casentino - Italia; Viborg - Danimarca; Nord Brabant - Paesi Bassi; Trier - area di confine tra Germania e Lussemburgo; Vega de Guadalupe - Spagna.

Tre sono state le fasi basilari realizzate in ciascun caso studio: Analisi del Contesto Locale, Analisi della Logistica di Distretto, Laboratorio di Scenario Locale.

Per svolgere tali fasi, in ciascuna area territoriale sono stati creati un Local Advisory Group (con funzioni di indirizzo e monitoraggio del progetto, specificatamente utile all'Analisi del Contesto Locale), un Local Project Group (con funzioni di supporto per le indagini relative all'Analisi della Logistica di Distretto) e un Local Scenario Workshop (Laboratorio di Scenario Locale, con il ruolo di determinare una visione di lungo termine condivisa dagli stakeholders locali).

Materiali e maggiori informazioni sono disponibili nel sito di INNESTO: www.districtlogistics.net

I risultati relativi al Casentino sono stati riconsiderati per contribuire alla costruzione dell'Agenda 21 Locale della vallata. Essi combinano le tre fasi di INNESTO: Analisi del Contesto Locale, Analisi della Logistica di Distretto, Laboratorio di Scenario Locale.

Si è cioè fatta una nuova elaborazione dei materiali ex-INNESTO e diversità possono essere notate in alcune valutazioni (ad esempio l'analisi SDL / SWOT), e nell'aggregazione tra ipotesi di azioni innovatrici più che sui dati quantitativi (indicatori e indici SDL).

Rimangono comunque preziose le analisi svolte con INNESTO che hanno portato ad un'ipotesi centrale di lavoro:

- l'elaborazione di un " **Piano di accessibilità sostenibile**" per il Casentino, **piano integrato per accrescere l'accessibilità a beni, servizi, persone e luoghi per gli abitanti della valle, mantenendo e rinnovando le risorse disponibili (umane, create dagli esseri umani e naturali) del territorio** .

L'Analisi del Contesto Locale fatta da INNESTO è consistita nell'esame di alcuni progetti significativi e delle caratteristiche basilari del Casentino.

Sono stati considerati quasi 30 progetti locali (Leader, Life, rete civica, parco per l'energia eolica, metanodotto, produzione di lana e legno, infrastrutture stradali e ferroviarie, etc.) e piani (sviluppo economico, aree rurali e agricole, servizi sociali e sanitari, piani urbanistici, gestione dei rifiuti, etc.) tendo conto del loro impatto sia sui sistemi territoriali, sia sulla logistica.

Sono state raccolte ed analizzate informazioni del contesto locale per quantificare circa 125 indicatori, relativi ai 32 aspetti dell'approccio SDL: Orientamento (10), Potenziale Sociale (16) e Dinamica di cambiamento (6). In mancanza di dati appropriati sono state effettuate delle stime.

Le due aree di analisi sono stati integrate e corrette diverse volte per costruire un profilo del Casentino in termini di punti di forza o di debolezza, opportunità e rischi (analisi SDL/SWOT).

Sono state identificate ipotesi di azioni innovatrici per migliorare l'attuale sistema logistico territoriale, utilizzando i 32 aspetti dell'approccio SDL.

Tali ipotesi sono state successivamente arricchite dai risultati dell'Analisi della Logistica di Distretto e del Laboratorio di Scenario Locale.

Lo scopo dell'Analisi della Logistica di Distretto è stato quello di identificare le caratteristiche principali dei flussi di materiali e le prestazioni delle aziende. Per raggiungere questo scopo, è stato analizzato un campione di aziende rappresentative tramite un questionario elaborato appositamente. A questo ha fatto seguito un ciclo di interviste.

Il campione di aziende è stato scelto per rappresentare il tessuto economico globale della valle del Casentino. Le aziende sono state selezionate in base al settore di appartenenza (agricoltura, industria e servizi) e alla posizione geografica (le tredici municipalità), considerando sia la popolazione, che il numero di occupati. Come risultato di questo processo, sono state selezionate 40 aziende. Ciascuna azienda è stata intervistata con la collaborazione di assistenti sul campo. Le risposte ottenute coprono il 92% delle unità locali considerate nel campione.

Campione				
Municipalità	Agricoltura	Industria	Servizi	Totale
Bibbiena	3	5	3	11
Capolona	0	1	2	3
Castel Focognano	0	1	0	1
Castel San Niccolò	0	0	0	0
Chitignano	0	0	0	0
Chiusi della Verna	0	1	0	1
Montemignaio	0	0	0	0
Ortignano - Raggiolo	0	1	0	1
Poppi	1	4	5	10
Pratovecchio	2	1	1	4
Stia	0	1	2	3
Subbiano	0	1	1	2
Talla	1	0	0	1
Totale Casentino	7	16	14	37

Dal punto di vista dell'occupazione, il campione può essere considerato rappresentativo, dal momento che l'errore statistico ottenuto confrontando i 2.036 occupati del campione e i 9.147 occupati nelle corrispondenti attività dell'intera valle del Casentino è pari a solo l'1,95% (fonte: Camera di Commercio).

Le informazioni ottenute sui flussi logistici sono state utilizzate per determinare quanto accade nel territorio del Casentino, tramite inferenza dei risultati del campione al tessuto economico della vallata.

Gli indicatori principali utilizzati per analizzare i flussi di materiali sono stati: tonnellate, tonnellate-km, distanze, territori interessati (all'interno e all'esterno della valle), tipologie dei carichi, modalità di trasporto, tipologie dei materiali trasportati, costi di trasporto.

I risultati riguardanti le prestazioni delle imprese sono stati utilizzati per creare dei profili ("tipi ideali") in base ad un sistema di benchmarking che classifica i dati di bilancio (stato patrimoniale e conto economico) in appositi indici corrispondenti ai 10 aspetti di orientamento all'approccio SDL.

A tal fine, il questionario e le interviste hanno poste domande più approfondite rispetto alle usuali strutture di contabilità aziendale (bilanci).

I risultati ottenuti dall'Analisi della Logistica di Distretto hanno prodotto nuove ipotesi di azioni innovative, confrontate ed integrate con quelle emerse dall'Analisi del Contesto Locale (LCA).

Gli obiettivi del Laboratorio di Scenario Locale (Local Scenario Workshop, LSW) nell'area del Casentino sono stati i seguenti:

- verificare l'esistenza d'interessi nell'ipotesi centrale di lavoro dell'Analisi del Contesto Locale, cioè l'elaborazione di un "Piano di Accessibilità Sostenibile";
- integrare le ipotesi di azioni innovatrici con nuovi punti di vista in aggiunta a quelli già formulati dalle autorità locali, dalle aziende, dagli operatori di logistica e trasporto durante l'esecuzione dell'Analisi del Contesto Locale (tramite il Local Advisory Group, LAG) e dell'Analisi della Logistica di Distretto (tramite il Local Project Group, LPG).

Per raggiungere gli obiettivi sopra menzionati, i partecipanti al LSW sono stati individuati in modo da coinvolgere nuove le tipologie di stakeholders rispetto a quelle già presenti negli altri due gruppi di lavoro locali (LAG e LPG).

I risultati del LSW hanno sostanzialmente confermato l'ipotesi centrale di lavoro, arricchendola con nuovi suggerimenti riguardanti azioni innovatrici e fornendo un quadro coerente del futuro del Casentino (**visione**):

- **un'area dove l'attività economica ed i servizi rispettano le risorse naturali attraverso un governo integrato del territorio, trasporti e logistica sostenibili .**

Profilo del sistema logistico in Casentino

Comparando e aggregando i risultati delle tre fasi di lavoro effettuate durante il progetto INNESTO, si ottiene il seguente profilo del sistema logistico del Casentino, raffigurato in punti di forza, di debolezza, opportunità e minacce secondo i 10 aspetti di orientamento SDL.

	Forze	Debolezze	Opportunità	Minacce
Ambiente	●●●	●●●●	●●●	●●●●
Economia	●●●	●●●●	●●●●	●●●●
Socio-cultura	●●●	●●●●	●●●	●●●●
Equità sociale (fra individui)	●●●	●●●	●●●	●●●●
Equità inter-locale (fra territori)	●●	●●●●	●●●	●●●
Equità inter-temporale (fra generazioni)	●●	●●●●	●●●●	●●●●
Diversità	●●●	●●●	●●●●	●●●
Sussidiarietà	●●●	●●●●	●●●	●●●
Networking e partnership	●●●●	●●●	●●●	●●●
Partecipazione	●●●●	●●●●●	●●●●	●●●

Prospettiva del sistema logistico in Casentino

La rielaborazione dei risultati del progetto INNESTO ha mantenuto l'ipotesi centrale di lavoro: elaborare un "Piano di accessibilità sostenibile" per il Casentino, tramite la creazione di una struttura permanente per lo studio della logistica sostenibile in cui professionisti locali interagiscono con organismi locali e regionali.

Sono state riviste le ipotesi di azioni innovatrici individuate dall'Analisi del Contesto Locale, perfezionate e arricchite dall'Analisi della Logistica di Distretto e dal Laboratorio di Scenario Locale.

Tale revisione è stata fatta per una migliore integrazione con le 6 principali ipotesi sulle quali ruotano le linee guida dell'Agenda 21 Locale del Casentino.

L'integrazione avviene tramite i 10 aspetti di orientamento SDL, per ciascuno dei quali emergono ipotesi di azione, condensate nelle seguenti brevi descrizioni:

O1 - Ambiente

Creare un sistema di logistica accrescendo la consapevolezza ambientale delle imprese e dei cittadini

O2 - Economia

Aumentare l'efficienza della struttura logistica locale e stimolare l'efficienza economica a livello territoriale e aziendale.

O3 - Socio-cultura

Creare un "centro di risorse" per sviluppare conoscenze, know-how e abilità nel campo della logistica sostenibile,

anche attraverso corsi specifici, seminari e workshops.

O4 - Equità fra persone (sociale)

Aumentare opportunità per libere e consapevoli relazioni tra produttori, consumatori e fornitori di logistica

O5 - Equità fra territori (interlocale)

Sviluppare servizi che siano accessibili alle aree depresse, vicine e lontane.

O6 - Equità fra generazioni (intertemporale)

Valutare gli impatti logistici dello sviluppo prevedibile durante i prossimi 15 anni per rafforzare il percorso verso la logistica di distretto sostenibile (SDL)

O7 - Diversità

Accrescere le capacità degli stakeholders (amministrazioni pubbliche, imprese, società civile e cittadini) per diversificare il sistema della logistica in relazione alle specificità locali di natura economica, sociale ed ambientale.

O8 - Sussidiarietà

Gestire i processi della logistica con autonomia e flessibilità organizzativa e fluide relazioni tra le componenti del sistema territoriale del Casentino

O9 - Networking e partnership

Creare una sezione (tavola rotonda) del Forum dell'Agenda 21 Locale sui problemi logistici, con il coinvolgimento di una grande varietà di stakeholders

O10 - Partecipazione

Creare metodi, procedure e strumenti (tra cui un gruppo di facilitatori esperti in logistica) per promuovere la partecipazione degli stakeholders locali

Tali ipotesi sono articolate in risultati attesi e misure organizzative e finanziarie, formulate nell'Analisi SQM/SDL e supportate da appositi indicatori.

In estrema sintesi, le suddette ipotesi prefigurano **un sistema logistico integrato per abbassare l'intensità di trasporto fisico ed i relativi costi ambientali e sociali, combinando :**

- logistica elettronica (e-logistics) e commercio elettronico (e-commerce) = servizi direttamente fruibili da casa e azienda
- trasporto intermodale (ferrovia metropolitana con utilizzo pieno della capacità, rete stradale esistente, migliorata in sicurezza e qualità)
- approvvigionamento e distribuzione delle merci su trasporto ferroviario (treni merci notturni) e su strada (share-a-ride / vanpool) anche su domanda (dial-a-ride)
- trasporto passeggeri su trasporto ferroviario (metropolitana), stradale pubblico (autobus, taxi collettivo) e privato (share-a-ride, carpool, car-sharing) anche a domanda (dial-a-ride)
- piani logistici settoriali (smaltimento dei rifiuti, riciclaggio, energia da fonti alternative, tecnologie pulite, produzione industriale e agricola, servizi ed esercizi pubblici)
- piani logistici per le grandi imprese al fine di migliorare l'efficienza e la sicurezza dei trasporti effettuati su strada e non immediatamente convertibili in trasporto ferroviario
- valutazione strategica d'impatto ambientale, monitoraggio costi totali (economici, sociali ed ambientali) della struttura logistica utilizzando una serie di indicatori (qualitativi e quantitativi)
- ricerca su nuovi metodi di fornitura di servizi, nuovi stili di consumo, nuove tecnologie di produzione e nuovi metodi per combattere il deterioramento e l'esaurimento delle risorse