

RELAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE PER L'ESERCIZIO 2014

Il preventivo economico 2014 è redatto sulla base della programmazione degli oneri e della prudentiale valutazione dei proventi.

PROVENTI

Dall'esame analitico dei singoli stanziamenti relativi ai proventi, risulta che il finanziamento del Bilancio è assicurato per € 200.000,00 dai contributi dei soci promotori-fondatori Camera di Commercio di Roma e Unioncamere Lazio. Il contributo annuo è fissato in € 100.000,00.

ONERI

Dall'esame analitico dei singoli stanziamenti relativi agli oneri emergono i seguenti principali titoli di spesa:

COSTI DI STRUTTURA

O

Organi istituzionali

sono stati stanziati € 95.838,00 così suddivisi:

Descrizione	Euro
Presidente	68.000,00
Consiglio Direttivo	5.000,00
Collegio Revisori dei Conti	22.838,00
Totale	95.838,00

Il Consiglio Direttivo è composto da cinque componenti. Il primo Consiglio Direttivo è stato nominato dai soci promotori-fondatori nell'atto costitutivo della Fondazione ed è stato nominato tenendo conto delle disposizioni contenute all'art. 4 del D.L. 6 luglio 2012 n. 95 (convertito in con Legge 7 agosto 2012, n. 135) che stabiliscono che gli Organi di Amministrazione delle società a totale partecipazione pubblica composti da cinque membri assicurino la presenza di almeno tre dipendenti delle Amministrazioni titolari della partecipazione scelti d'intesa tra le Amministrazioni medesime. Essendo, quindi, il Consiglio Direttivo della Fondazione, composto da tre dipendenti

degli attuali soci, uno della Camera di Commercio di Roma e due di Unioncamere Lazio, lo stanziamento si riferisce al compenso di un solo componente del Consiglio.

Costi di funzionamento

sono stati stanziati € 58.162,00 così suddivisi:

Descrizione	Euro
Gestione sede	50.216,00
Imposte e tasse (tares)	1.200,00
Cancelleria	400,00
Assistenza fiscale	6.346,00
Totale Cap. 3	58.162,00

E nello specifico:

“Gestione sede” comprende il canone di affitto della sede di Via delle Terme di Caracalla (€ 39.180), la quota parte dei canoni di manutenzione annua (€ 4.000), la quota parte dei costi di energia elettrica e della fornitura idrica (€ 3.100), la quota parte dei costi di vigilanza e dei costi delle pulizie (3.936);

“Imposte e tasse” comprende la TARES (1.200);

“Cancelleria” (€ 400)

“Assistenza fiscale “ (€ 6.346)

COSTI ISTITUZIONALI

Lo stanziamento ammonta a € 246.000,00 ed è destinato alla realizzazione del “Programma di studio, analisi e approfondimento sui temi inerenti la logistica e la mobilità delle merci nella regione Lazio” proposto dal Comitato Tecnico Scientifico e approvato dal Consiglio direttivo nella seduta dello scorso 6 marzo 2014.

Fondazione per la mobilità del Lazio

Proposte del Comitato Tecnico – Scientifico per un programma di studio, analisi e approfondimento sui temi inerenti la logistica e la mobilità delle merci nella regione Lazio

Articolo I. Obiettivi

Le presenti proposte del Comitato Tecnico Scientifico intendono offrire contributi utili alle attività della Fondazione sulle tematiche inerenti la logistica e la mobilità delle merci nel Lazio, in grado di fornire anche un apporto conoscitivo di supporto alle attività - attualmente in corso di definizione e programmazione - della Regione Lazio per l'aggiornamento e l'implementazione del Piano Regionale del Trasporto Merci e della Logistica (PRTML).

Tali attività si propongono di disegnare un modello della mobilità per il futuro, allo stesso tempo ipotizzando possibili scenari e scegliendo modelli a cui tendere o verso cui indirizzare lo sviluppo. La pianificazione verso cui è desiderabile indirizzarsi non dovrà soltanto registrare la condizione presente governandone il naturale sviluppo, bensì dovrà essere intesa quale momento di decisione per indirizzare lo sviluppo in termini coerenti con le aspettative più opportune, che tendono a correggere anche quegli errori e quelle negatività frutto delle scelte del passato, ovvero frutto delle non scelte causate da assenza di pianificazione. In un contesto a lungo termine, quale quello che si vuole, occorre non limitarsi alle previsioni più immediate e fattibili, ma prevedere percorsi in grado di condurre alla realizzazione del modello desiderato. Il problema centrale che il Piano affronta è lo studio del modo in cui è possibile orientare i cambiamenti verso il perseguimento di obiettivi di sostenibilità (economica, ambientale, sociale). Il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità richiede una combinazione di cambiamenti dal punto di vista non solo infrastrutturale e tecnologico, ma anche culturale, sociale, istituzionale e organizzativo che interessano una molteplicità di attori. Il nuovo Piano sarà basato sulla costruzione di una visione d'insieme per il futuro della mobilità nella Regione e sulla elaborazione di azioni e tabelle di marcia (ovvero percorsi, in inglese *roadmaps*) che individuano, per le diverse aree di azione, quegli interventi in grado di condurre alla realizzazione della visione. La visione dovrà essere condivisa tra i vari portatori di interesse (*stakeholders*) attraverso un processo di partecipazione e comunicazione che sarà parte integrante dello sviluppo del nuovo Piano.

Il Comitato Tecnico – Scientifico riconosce tra le azioni prioritarie:

- l'integrazione della base conoscitiva del Piano, e la realizzazione di una struttura permanente di monitoraggio da integrare con il Portale Nazionale del sistema camerale dedicato alle infrastrutture di trasporto e logistica (TRAIL),
- la definizione di indicazioni operative ai fini dell'implementazione degli indirizzi strategici contenuti nel Piano, che tenga in considerazione il punto di vista e le esigenze operative degli associati alle associazioni di categoria di riferimento ed in generale delle aziende del settore del trasporto merci e della logistica.

Articolo II. Attività

Il Comitato Tecnico-Scientifico propone di sviluppare le attività di studio, analisi e approfondimento su due linee di ricerca che considerano la parte a monte delle filiere (*supply chain*), ovvero la produzione, e la parte a valle, ovvero la distribuzione.

La prima linea di ricerca è relativa alle aree produttive della regione e alla domanda ed offerta di servizi e infrastrutture di logistica e trasporti, la seconda linea di ricerca è relativa alla distribuzione urbana delle merci.

SEZIONE 2.01 AREE PRODUTTIVE

La prima linea di ricerca prende spunto dalla necessità di integrare la base conoscitiva sviluppata nell'ambito del PRTML con un'analisi dettagliata:

- dei fabbisogni di servizi e infrastrutture di logistica e trasporti da parte del mondo della produzione locale e regionale,
- della capacità di soddisfare tali richieste da parte degli operatori nazionali ed esteri presenti nella regione e da parte del sistema infrastrutturale attuale e di previsione,
- delle criticità dell'apparato burocratico ed amministrativo preposto al controllo dei flussi (ufficio doganale, capitaneria di porto, ispettorato fito-sanitario ecc..),
- dei fabbisogni di tecnologie ICT (*Information and Communication Technologies*).

I risultati di questa linea di ricerca costituiscono un input essenziale per la costruzione della visione del nuovo Piano e la elaborazione delle tabelle di marcia (*roadmaps*) in grado di condurre alla realizzazione della visione.

L'analisi delle esigenze espresse dalle imprese sarà utilizzata per l'identificazione degli strumenti per i quali esiste una competenza da parte dell'Amministrazione Regionale:

- misure tipo “*command and control*” (regolamentazioni e standard),
- misure tipo “*market-based*” (incentivi e disincentivi economici),
- strumenti di finanziamento (quali partecipazione a PPP),
- pianificazione e redazione di linee guida,
- coordinamento e concertazione,
- comunicazione e *marketing*,
- supporto alle ricerche e all'innovazione,
- programmi di formazione.

Le attività della linea di ricerca sono riportate nella tabella 1 organizzate per fasi di priorità.

Tutte le suddette attività verranno svolte in piena concertazione con tutti gli stakeholder presenti sul territorio regionale.

SEZIONE 2.02 DISTRIBUZIONE URBANA

La seconda linea di ricerca è motivata dalla necessità di intervenire da parte degli enti preposti al governo del territorio sul fenomeno della mobilità delle merci nelle aree urbane ai fini di migliorare l'efficienza delle attività di consegna e conseguire obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale.

Nelle aree urbane oggi si concentra, in base a stime a livello europeo, il 75% della produzione del PIL. La mobilità urbana intelligente, in particolare quella delle merci, è un importante fattore di competitività. La logica del *just-in-time* e la diffusione dell'*e-commerce* contribuiscono a rendere inefficiente la logistica dell'ultimo miglio, caratterizzata da bassi livelli di riempimento dei veicoli ed elevati costi di distribuzione. Secondo il Council of Logistics Management, l'ultimo miglio rappresenta circa il 28% dei costi totali di trasporto.

Sono necessari approfondimenti che migliorino la conoscenza dei fenomeni, in particolare sotto i seguenti due aspetti: il primo è relativo al quadro della regolamentazione del traffico merci nelle aree urbane della regione, oggi caratterizzato da elevata eterogeneità, il secondo è relativo agli impatti che gli interventi messi in campo dalle amministrazioni possono avere sui comportamenti delle imprese coinvolte nella distribuzione urbana (commercio, imprese di logistica e di trasporti).

La frammentazione dell'attuale quadro delle regolamentazioni del traffico merci nei centri urbani è causa di inefficienze ed aggravii di costo per gli operatori, come dimostrano recenti ricerche a livello europeo. L'amministrazione regionale è posta di fronte all'esigenza di rendere trasparente le regolamentazioni mediante un adeguato sistema di informazione per gli addetti, e, allo stesso tempo, di valutare l'opportunità di realizzare un'armonizzazione delle regolamentazioni, sulla scorta di simili esperienze estere, alla luce del ruolo di coordinamento che la regione è chiamata a svolgere quale ente di governo sovraordinato ai comuni.

Gli interventi sul sistema della distribuzione urbana sono stato oggetto di recenti ricerche e studi a livello europeo e nazionale. Gli interventi comprendono:

- regolazione
- gestione della domanda
- *land use*
- infrastrutture di nodo
- ICT, ITS, infomobilità (anche attraverso TRAIL)
- collaborazione pubblico-privata
- veicoli eco-compatibili
- uso della ferrovia.

Il programma di ricerca si propone di raccogliere le evidenze sperimentali necessarie a delineare i tratti dei processi decisionali che hanno luogo nelle diverse filiere urbane e a comprendere come gli operatori coinvolti valutino i diversi interventi e quali possano essere le loro reazioni comportamentali. A tal fine verranno messi a punto e applicati strumenti di indagine ed analisi, anche di tipo modellistico, che saranno applicati a casi di studio di filiere di particolare rilievo in termini di quantitativi di merci e flussi di traffico.

Tra le politiche che le amministrazioni possono adottare assumono particolare rilevanza quelle basate su sistemi ICT/ITS (*Intelligent Transport Systems*), in particolare i sistemi integrati di gestione del traffico e di gestione della distribuzione delle merci. Attualmente, l'utilizzo di tecnologie ICT per la gestione non è molto diffuso negli operatori dell'ultimo miglio che prestano servizi di trasporto ("padroncini") solitamente con margini contenuti. Tali operatori presentano barriere economico-finanziarie ma anche culturali, agli investimenti tecnologici. Il programma di

ricerca indagherà le necessità e le preferenze degli operatori per le innovazioni ICT al fine di comprendere le condizioni per una più elevata penetrazione nel mercato di queste tecnologie.

Gli studi devono anche riguardare lo sviluppo di strumenti in grado di supportare l'amministrazione regionale nell'attività di identificazione e valutazione di interventi che le amministrazioni comunali, possibilmente in partenariato con le imprese, possono adottare.

La finalità è quella di predisporre delle linee guida utilizzabili per la predisposizione dei piani di logistica urbana e per la implementazione di programmi di incentivazione da parte della regione.

La tabella 2 riporta le attività organizzate per le stesse fasi della linea di ricerca Aree Produttive.

Articolo III. Aspetti metodologici

Le attività descritte nella sezione precedente potranno essere condotte dalla Fondazione mediante:

- Desk research
- Indagini campionarie con questionario ed elaborazione informatica
- Tavoli di lavoro

Le indagini potranno essere condotte mediante questionario. Verrà valutato se adottare un webtool o procedere in modo cartaceo in base alla disponibilità e affidabilità del campione di rispondenti. I risultati saranno memorizzati in un apposito DB sul quale verranno condotte le analisi.

Per quanto riguarda i tavoli di lavoro, sarà fondamentale l'apporto di tutte le associazioni di categoria e di riferimento (quali, ad esempio: Unindustria, ANCI Lazio, Confetra Lazio, ecc.).

Tabella 1 - Linea di ricerca/programma di attività sulle: Aree produttive

	Proposte del CTS per attività da sviluppare
	Prima Fase
1.1	mappatura in termini di infrastrutture telematiche (banda larga ed ultra larga) con identificazione della copertura e del digital divide a livello di singolo comune;
1.2	analisi degli strumenti finanziari a disposizione delle imprese di fonte europea, nazionale e regionale
	Fasi successive
1.3	indagine campionaria sui fabbisogni di servizi e infrastrutture e sui colli di bottiglia e le criticità, in termini di mobilità, organizzazione, amministrazione, tecnologia (ICT)., condotta presso gli operatori dei settori della produzione, logistica e trasporti.
1.4	analisi delle soluzioni per quanto riguarda l'apparato burocratico ed amministrativo preposto al controllo dei flussi (ufficio doganale, capitaneria di porto, ispettorato fito-sanitario ecc..),
1.5	aggiornamento, rispetto al PRTML, della mappatura e caratterizzazione (tipologie attività e merceologica , dimensione) delle aree produttive, distretti compresi; per questa attività verranno utilizzati strumenti GIS di analisi e visualizzazione;
1.6	aggiornamento, rispetto al PRTML, della ricognizione dell'offerta di servizi e infrastrutture di logistica e trasporti nella regione; anche per questa attività verranno utilizzati strumenti GIS, oltre ad una piena integrazione con il sistema TRAIL Lazio, che verrà aggiornato e migliorato nell'ambito di questa attività;
1.7	identificazione delle criticità e colli di bottiglia e delle relative soluzioni infrastrutturali,
1.8	analisi delle soluzioni ICT per il miglioramento dell'efficienza e della produttività delle imprese.

Tabella 2 – Linea di ricerca/programma di attività sulla: Distribuzione urbana delle merci

	Proposte del CTS per attività da sviluppare
	Prima Fase
2.1	identificazione dei fabbisogni di ICT/ITS/infomobilità da parte delle imprese di trasporto che operano nella distribuzione urbana (tenuto conto della recente legislazione europea e nazionale);
	Fasi successive
2.2	ricognizione studi europei e nazionali sugli interventi elencati sopra e indagine delle pratiche, delle tendenze e delle preferenze degli operatori;
2.3	predisposizione di linee guida per la Regione finalizzate alla definizione di programmi di incentivazione di interventi innovativi di logistica urbana a favore dei Comuni secondo criteri di sostenibilità;
2.4	predisposizione di linee guida per i Comuni per la definizione degli interventi da realizzare per tipologia di comune, finalizzate alla redazione dei piani di logistica urbana che prevedano interventi da proporre alla Regione.
2.5	ricognizione del quadro della regolamentazione del traffico merci nei 378 comuni del Lazio e valutazione proposte di armonizzazione;
2.6	individuazione di aree per transit point, esistenti o da programmare, in area urbana o periferica;
2.7	analisi delle potenzialità dell'utilizzo della ferrovia per la distribuzione urbana delle merci;

Il Presidente
Raimondo Soria