



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE

# FLORE

## Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

### **Mobilità sostenibile: non è solo un problema di quantità**

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

*Original Citation:*

Mobilità sostenibile: non è solo un problema di quantità / F. Alberti. - In: IDEE SULLA TOSCANA. -  
ELETTRONICO. - 30, 2004:(2004), pp. 8-10.

*Availability:*

This version is available at: 2158/716733 since:

*Terms of use:*

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

*Publisher copyright claim:*

(Article begins on next page)

## Editoriale

**La Toscana e le infrastrutture: un rapporto difficile**

2004-12-03

di Giovanni Maltinti

Ma se le infrastrutture in Toscana sono davvero insufficienti, come la maggior parte delle analisi sullo sviluppo regionali sostiene, perché è così difficile realizzarle? Perché l'approccio psicologico alla loro realizzazione da parte degli amministratori è spesso sbagliato, perché le scelte urbanistiche private hanno sovraccaricato il territorio, di fatto "spiazzando" le opere pubbliche e, infine, perché il quadro istituzionale è inadeguato.

Partiamo dall'approccio degli amministratori: la timidezza con cui si pensano e si progettano le infrastrutture in Toscana è spesso pari alla disinvoltura con cui si sono consentite e fatte realizzare opere di interesse privato di altrettanto impatto ambientale, che sono diventate conflittuali anche fisicamente con le infrastrutture pubbliche (si pensi, ad esempio, al ponte sull'Arno che proviene da Firenze Sud!). Da un lato quindi si discute per anni se è meglio la tramvia o il metrò, se si deve passare a raso o in sede protetta, se si deve allungare o no di 100 metri la pista di un aeroporto, dall'altra si realizzano estese espansioni residenziali in comuni che perdono continuamente abitanti o si realizzano, in pochissimi anni e in un raggio di qualche chilometro, quattro-cinque centri commerciali che in alcuni periodi attirano 100mila persone al giorno, senza aumentare la viabilità, ovviamente!

Vizi privati e pubbliche virtù, quindi?

In linea di massima sì, e quindi prevale la linea "minimalista" (come la definisce Roberto Maestro nell'articolo di questo numero di Idee) che spinge a sottodimensionare tutte le opere pubbliche rispetto alle necessità pensando, ipocritamente, che sulle piste corte atterrano aerei più piccoli e che nelle autostrade strette viaggeranno meno macchine, etc... sulla base dell'antica illusione che la congestione (relativa) possa essere l'elemento regolatore e distributore del traffico fra le diverse modalità di trasporto. Questa politica minimalista nasce, a mio parere, anche da un sottostante "senso di colpa" di chi realizza una infrastruttura e cerca, quindi, di minimizzarne le dimensioni per "limitare i danni"; è il caso di Firenze che ha preferito alla metropolitana una tramvia, scelta che si dimostrerà presto insufficiente alla scala della domanda e incapace di avere effetti percepibili in superficie. Spesso l'effetto che ne deriva sulla collettività è negativo perché i costi pubblici ci sono ugualmente, ma la congestione e le esternalità negative collegate rimangono. Completamente opposto in questa materia è l'atteggiamento di un Paese a noi vicino, la Francia, che è sempre molto orgogliosa (e giustamente) delle opere pubbliche che realizza e che, non per caso, ha città molto più vivibili delle nostre (Strasburgo, Lille, Nantes, ma anche Parigi, con le sue dimensioni).

Ai nostri guai contribuisce poi, oltre a quanto detto, l'elemento istituzionale. Come ricorda Mario Preti, le opere pubbliche di area vasta sono dibattute fra tantissimi enti pubblici diversi, portatori di interessi divergenti e gli accordi di programma hanno risolto solo in parte il problema. Le città metropolitane, poi, sono presenti solo negli articoli della Costituzione e, quando si tratta di progettare opere pubbliche di scala ampia, le decisioni diventano faticosissime.

Tutto il contrario per le scelte urbanistiche di tipo "puntuale" dei comuni che riescono in tempi molto rapidi a decidere nuovi insediamenti abitativi e enormi centri commerciali che collocano generalmente in prossimità del confine comunale, cercando di scaricarne l'impatto sul comune vicino.

Fino a che scelte residenziali, insediamenti produttivi e infrastrutture non troveranno una reale sede di decisione, comune e simultanea, e fino a che gli interessi pubblici non prevarranno realmente su quelli privati o localistici ci dovremo rassegnare alla congestione, all'inquinamento e all'inefficienza, specialmente se, ai problemi di sempre, si verranno ad aggiungere le prossime difficoltà di finanziamento paventate da Alessandro Petretto.

di Giovanni Maltinti,  
Dirigente IRPET

"mal comune mezzo gaudio?"

di Mario Preti

L'approccio al tema delle infrastrutture nel territorio –e mi riferisco alla mobilità– è spesso appesantito da indirizzi ideologici o demagogici (del tipo: la macchina è libertà o, al contrario, tutti debbono prendere il treno o il bus) o da tecnicismi ingegneristici (per risolvere il traffico basta costruire strade). In realtà oggi nei documenti Europei, quali il *Libro Bianco sui Trasporti* del 2001, e la recente Comunicazione della Commissione Europea *Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano* del febbraio 2004, le impostazioni tendono ad essere molto più laiche e aderenti allo stato reale delle aree metropolitane continentali, ma introducendo come termine di giudizio dello stato attuale e dei piani quella figura di *ambiente sostenibile* che dal 1994 la Comunità porta decisamente avanti. Tuttavia non nascondiamoci che nelle realtà minori (compreso la nostra) la nuova cultura della mobilità è ancora lontana, e che comunque i correnti strumenti di pianificazione, le divisioni amministrative del territorio, la mancanza di un vero ente pianificatore intermedio, le legislazioni di settore, sono tutti orientati a produrre risultati contrari agli obiettivi che dovremmo tenere, e che in effetti hanno concorso a creare la situazione attuale di congestione delle aree metropolitane e le distorsioni nel trasporto pubblico e nelle infrastrutture stradali.

Il tema delle infrastrutture per la mobilità nel territorio non riguarda soltanto l'area metropolitana fiorentina, ma tutte le aree metropolitane che si trovano a fronteggiare il problema della *proliferazione urbana*, cioè perlomeno tutte quelle europee.

Queste *metropoli* in Europa negli ultimi 20 anni sono cresciute del 20% a fronte di un aumento di popolazione del 6%, con densità insediative territoriali relativamente basse e cercando costi di urbanizzazione anch'essi relativamente bassi. Questa proliferazione urbana è il prodotto di più fattori concomitanti: il modello economico di sviluppo (non politico, perché i risultati appaiono perlopiù indifferenti) evolutosi negli ultimi venti anni, la microscala nella pianificazione urbana, la mancanza di coordinamento dei Piani, le contrapposizioni di campanile, la incapacità di affrontare i larghi finanziamenti necessari per le infrastrutture della mobilità. Nell'area fiorentina ad esempio, non si sono costruite nuove ferrovie da oltre 100 anni: per fortuna la Pisa–Empoli–Firenze è ancora una tratta logica unendo i fondovalle dell'Arno dal mare a Firenze, per cui si può ancora trasformare in una linea regionale–metropolitana; ma la Firenze–Prato–Pistoia non riuscirà mai ad essere una vera linea metropolitana perché marginale rispetto agli insediamenti residenziali e industriali odierni; e per una linea come la Faentina per Borgo S. Lorenzo si deve ancora vedere una organica pianificazione territoriale strutturata su questa (ma dovremmo accertarsi che i treni ci siano...). Così negli anni '70 il polo universitario tecnologico dell'Osmanoro si è appoggiato sull'autostrada e sulla Perfetti Ricasoli (ancora da completare dopo 30 anni), ma nessuno ha proposto un accesso per treno, o lo ha considerato un optional, perché l'età della motorizzazione degli anni '60 non si poneva il problema. Eppure si è spostato ancora nel 2004 il più grosso nucleo dell'Università di Firenze dal Centro Storico a Novoli senza sapere come accederci, dimostrando che la stessa indifferenza per i problemi degli accessi è ancora presente (e purtroppo non sarà mai veramente servito dalla tranvia). L'unico ponte di carattere *metropolitano* costruito nella nostra area è quello del viadotto dell'Indiano, per la semplicissima ragione che si trova da ambo le sponde sul territorio comunale fiorentino. Una delle ragioni dell'allargamento a tre corsie della tratta metropolitana dell'Autosole è la risposta al traffico pesante e merci che usa l'autostrada per passare l'Arno fra l'area della Pisana e l'area Pratese, e i flussi di traffico sono lì a dimostrarlo. Oggi si dovrebbe rivedere la logica dei Caselli dell'Autosole intorno a Firenze, perché l'area metropolitana è profondamente cambiata dopo 50 anni da quel progetto, ma ancora logiche campanilistiche non lo permettono. Il peso del traffico e l'inquinamento, ad esempio, finiranno per portare alla decisione di chiudere l'accesso al centro di Firenze da Certosa anche in presenza del progettato tunnel by-pass del Galluzzo, lasciandolo solo in uscita, perché non è più tollerabile una congestione permanente su Le due Strade e Porta Romana, le cui strade non possono essere modificate, e non si possono riservare corsie al mezzo pubblico.

L'area metropolitana fiorentina *proliferata* induce per movimenti casa–lavoro circa 200.000 spostamenti giornalieri di 270.000 addetti che per il 75% si muovono con auto propria; sono destinati a salire e non sono sostituibili con altra modalità di trasporto proprio per le caratteristiche strutturali del territorio urbanizzato, con decise zonizzazioni funzionali (casa, industria, commercio, direzionale, ecc.), bassa infrastrutturazione, bassa dotazione di trasporto pubblico.

Nel concetto di Proliferazione urbana trovano posto anche le mutazioni avvenute negli ultimi 20 anni nell'industria e il commercio.

Il sistema produttivo si è progressivamente suddiviso e polverizzato sul territorio: il prodotto passa da più finitori e viaggia su furgoni dando origine alla "fabbrica su ruote". Questo modello di produzione caratterizza ormai il paesaggio corrente delle pianure urbanizzate, riesce a vivere sul mercato e a garantire occupazione, ma è una realtà devastante. Questa è la novità dell'area metropolitana: luogo di produzione

sulla strada e sull'autostrada che fa da spina dorsale del sistema.

Il sistema commerciale segue lo stesso modello di sviluppo, anche se apparentemente ambivalente: da una parte risponde alle regole della proliferazione urbana creando grandi strutture commerciali che rispondono soltanto alla logica del bacino di utenza e della accessibilità con auto privata, dall'altra ristrutturata la rete commerciale esistente anche nei centri storici eliminando i magazzini e consegnando le merci col sistema just-in-time.

L'insieme di questi fatti porta la mobilità di merci e prodotti circolanti nell'area metropolitana (compreso la città storica) ad oltre il 20% dei flussi di traffico, con poca capacità di razionalizzazione (se non nelle caratteristiche dei vettori, da trasformare in non inquinanti). A questa si somma la mobilità privata indotta da Scandicci a Calenzano dai mega Centri Commerciali (almeno 12 milioni di presenze all'anno, con 6 milioni/anno di autovetture per accedervi, che significano 20.000 veicoli/giorno, con punte di oltre 100.000 auto nel sabato o in periodi festivi). Questi viaggi, che hanno origine eminentemente nell'area metropolitana e costituiscono normalmente oltre il 10% (con punte almeno del 30%) degli spostamenti per lavoro nell'intera area, sono destinati a salire e non sono sostituibili con altra modalità di trasporto.

I risultati complessivi di queste azioni sono l'induzione alla eccessiva e costante mobilità privata, cioè costi sulle famiglie come oneri del sistema auto, costi sulla collettività per gli investimenti e le manutenzioni delle infrastrutture e costi e danni ambientali. Per passare ad un sistema più equilibrato in termini di modalità di trasporto, qualità della vita e dell'ambiente, occorre non solo riprogettare infrastrutture, dal treno, al tram, alle strade e ai ponti, ma farlo dentro un modello di ristrutturazione territoriale metropolitana dove fin d'ora dobbiamo pensare ad aree ad accessibilità differenziata per modalità di trasporto: se per il centro storico di Firenze possiamo progettare una accessibilità del 70% con mezzo pubblico, probabilmente dovremo per molto tempo pensare una accessibilità del 70% con l'auto all'Osmannoro. Solo in questo modo è plausibile oggi proporre nuove infrastrutture viarie, autostradali, tranviarie e ferroviarie. Così come dovremo programmare come accedere alla zona industriale di Rifredi, dove quasi tutti i 6000 addetti accedono con mezzo proprio, oppure pensare che fra pochi anni allo Stadio di Campo Marte si arriverà solo in treno parcheggiando in una stazione metropolitana come Castello o Rovezzano (ma anche Sesto o Pontassieve o Borgo S. Lorenzo).

E' sul problema dei fabbisogni di capitale di questa colossale infrastrutturazione metropolitana Europea, che oggi si sta sviluppando una vasta discussione in molte città, a cominciare da quella Londra che usa la *Congestion Charge* per finanziare il trasporto pubblico e che pensa ad una *land tax* per co-finanziare la re-infrastrutturazione del territorio. Senza dimenticare che, a fronte dei costi crescenti di mobilità si avvertono fenomeni di *esclusione sociale* che sono già stati studiati in aree metropolitane come quella di Manchester, che pure ha redatto uno *Strategic city region approach to land use planning*. In più, sulle aree metropolitane si sovrappone il problema delle infrastrutture di livello superiore, cioè sovraregionale e statale. In particolare su quella fiorentina non appare il sereno sul trasporto merci. Il *libro bianco europeo sui trasporti* fa tre considerazioni sul trasporto merci per ferrovia in Europa: la prima è che è catastroficamente sceso alla velocità commerciale media di 18 Km/ora; la seconda è che si prevede al 2010 un incremento del trasporto merci del 50% rispetto al 2000; la terza è che la lunghezza dei viaggi delle merci è per la maggioranza al di sotto della soglia di convenienza di trasbordo su ferrovia, e vi si collocano tutti i trasporti regionali e interregionali, cioè più del 50% dei viaggi. Se a questi dati sovrapponiamo la mancanza di interporti (scambio modale Tir-Treno) in Toscana sulla progettata Linea Veloce Merci Napoli-Milano (accesso privilegiato ai mercati oltralpe) si può capire che il trasporto su gomma rimarrà qui a livelli molto alti per tempi che superano quelli di una pianificazione strategica, con problemi di transito per la Toscana che diventeranno presto pressanti come quelli odierni della Svizzera o l'Austria. Quindi una ristrutturazione del nodo autostradale fiorentino si dovrà porre in tempi brevissimi alla nuova Giunta Regionale nel 2005.

Quanto tempo abbiamo? Poco. Lo dice il *libro bianco europeo sui trasporti*. In Europa si prospetta la data del 2015 come raggiungimento della totale congestione della mobilità autostradale se non si corre ai ripari con provvedimenti strutturali integrati.

Le infrastrutture che Firenze si sta costruendo saranno pronte dal 2008 (prima tranvia di Scandicci) al 2010 (terza corsia autosole) al 2012 (sottoattraversamento della TAV e uso metropolitano del ferro in superficie), ma rappresentano solo una parte del problema delle infrastrutture metropolitane. La stagione delle opere è appena cominciata, ma quella dei Piani non può fermarsi, e soprattutto deve trovare e dichiarare una strategia di sostenibilità ambientale. Auguriamoci che arrivi presto la Direttiva Europea per questo settore.

di Mario Preti,  
Professore

Le infrastrutture: un problema di dimensioni.

di *Roberto Maestro*

A chi percorre frequentemente il tratto di Autostrada del Sole tra il Casello Sud e il Casello Nord di Firenze non sarà sfuggita l'apertura del grande cantiere per la costruzione nei due sensi di una corsia in più che serva ad alleggerire il traffico in quel tratto, divenuto uno dei più congestionati dell'intero percorso.

Se quello stesso automobilista ha l'abitudine di ascoltare le informazioni radio sulla viabilità delle strade saprà che quel tratto è divenuto impercorribile per molte ore del giorno a causa di incidenti o di intasamenti per eccesso di traffico. E non potrebbe essere diversamente, visto che quel tratto di autostrada si trova a svolgere una funzione di scorrimento metropolitano per la quale non è stata progettata. Funzione che di regola in altre città svolge una "tangenziale" aperta (cioè senza pedaggio) che serve in modo più preciso il territorio attraversato, senza scavalcarlo come in genere fa una grande arteria nazionale.

Avremo quindi nell'area fiorentina un tratto autostradale più capace che eviterà per qualche anno i rallentamenti e le code, ma non quello che sarebbe stato utile al nostro territorio.

Nel tratto tra Firenze e Pistoia si concentra gran parte della popolazione toscana e delle attività economiche della Regione, e non è certo contando sulla rete autostradale nazionale (alla quale sono affidate altre funzioni) che si serve efficacemente la popolazione che vi abita. Il declassamento del tratto pratese dell'A1 è servito a creare una sorta di tangenziale, che ha risolto in parte i problemi della zona più occidentale della piana. C'è stato un periodo in cui Firenze contava su questa soluzione, cioè sul fatto che l'Autostrada del Sole scegliesse una scorciatoia per il Mugello e lasciasse l'attuale tracciato (declassato) per il traffico locale. Fatto sta che l'area fiorentina a tutt'oggi non è dotata di una tangenziale progettata in funzione delle sue necessità interne, e i Fiorentini, ancora per molto, continueranno a pagare per spostarsi all'interno della loro area, sperando che tra qualche anno non si trovino di nuovo imbottigliati nel traffico di un'autostrada in cui due corsie non basteranno certo a rendere scorrevole.

Mi sono chiesto se quello fiorentino è un caso di scarsa previsione, come ce ne sono sempre stati o se si tratta di qualcos'altro.

Se confronto l'area fiorentina con altre di analoghe dimensioni e importanza, mi accorgo che a Firenze sono molte le occasioni mancate. Alle esigenze funzionali di una grande area urbana si è sempre preferita una risposta "minimalista": un mini-aeroporto, una mini area espositiva, una mini sede regionale, l'adeguamento del vecchio stadio comunale (anziché uno nuovo) più capace e così via, fino a queste due corsie che dovrebbero sostituire la tangenziale.

Anni fa era di moda valutare i crediti che le città rivendicavano nei confronti dell'Amministrazione Centrale. E' indubbio che l'Area Fiorentina potrebbe contare su crediti che non ha mai riscosso né mai riscuoterà. Purtroppo.

La cosa potrebbe anche presentare dei vantaggi: queste opere sono spesso di dimensioni insolite e in un'area come la nostra non sono da sottovalutare i guasti che avrebbero provocato in un paesaggio fatto di piccole cose bellissime, disposte in un equilibrio straordinario.

La poca pianura di cui disponiamo è già affollata delle cose ritenute indispensabili alla vita della città moderna. Sono costruzioni dalle forme aggressive che sembrano calate qui da una "dimensione" diversa. Forse ci dovremo rassegnare a convivere con questi mostri tecnologici se vorremo che le nostre città non siano relegate a giocare in qualche campionato di serie C.

E poi se anche questo rifiuto del grande fosse una scelta ragionata dei Fiorentini, non è certo la scelta che stanno facendo i comuni nostri confinanti.

All'inaugurazione di uno di questi mega cinema, un mostro composto da diciotto sale cinematografiche, un sindaco confessò di avere un sogno nel cassetto: fare in modo di costringere i fiorentini a venire nella sua cittadella a comprare, a divertirsi, a studiare, a vedere la partita. Un sogno che si stava realizzando con sua grande soddisfazione.

Non avremo così una grande Firenze, ma una grande Brozzi, una grande Campi o una grande Scandicci (e quella l'abbiamo già).

In fondo che male ci sarebbe se una piccola città diventasse grande e una grande ritornasse a esser piccola? Il problema deve esser posto in altri termini. La grandezza di una città non è determinata dalla dimensione e dal numero delle sue infrastrutture, quanto piuttosto da una qualità che sta nel disegno d'insieme che lega spazio e architetture. Un ammasso di cose accatastate, belle o brutte che siano, non costituirà mai una città. Ci sono città, neanche tanto grandi, i cui spazi hanno quel respiro che le rende grandi, (penso a Lucca, a Livorno, a Ginevra) ed altre che ingrandendosi a dismisura sono rimaste grossi paesoni che di grande non hanno niente.

Mi sembra, insomma, che non sempre quello che appare grande è davvero grande.

## **DOMANDA DI MOBILITÀ E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**

2004–12–03

le previsioni europee e la situazione toscana

di *Patrizia Lattarulo*

Le previsioni di crescita della domanda di mobilità, proposte per l'Italia dalla Comunità Europea, sono ottimistiche: alla luce della attuale congestione si stima una crescita della mobilità individuale inferiore a quanto ipotizzato da altre realtà su analoghi percorsi di sviluppo, e certamente inferiore a quanto rilevato negli anni passati (1,05% annuo, pkm); diversa è la domanda di mobilità delle merci, per le quali comunque le previsioni sono elevate (2,3% medio annuo, tonnm).

In questo contesto, al contrario di quanto ipotizzato, il nostro paese sembra per molti versi non aver ancora raggiunto una piena maturità nei comportamenti e nelle politiche legate alla mobilità.

Recentemente la motorizzazione è ancora collocata in un trend di aumento degli autoveicoli per abitante, e parallelamente la frequenza degli incidenti – sintomo della scarsa attenzione degli individui alla questione –, quasi ovunque in calo, è (a prescindere dall'effetto "patente a punti") in progressione in Italia, come in Grecia e in Spagna. A tutto questo è necessario aggiungere che, soltanto negli ultimi tempi, studiosi e politici sembrano cominciare a percepire lo stretto legame tra abitudini di lavoro, studio, consumo, da un lato, e domanda di mobilità, dall'altro, e solo da qui la consapevolezza della congestione come possibile fattore di vincolo alla crescita e al pieno soddisfacimento dei bisogni individuali. Fino ad oggi, una pianificazione urbanistica rivolta alla separazione di funzioni sul territorio – Università, centri commerciali e ricreativi, spazi cinematografici e per il tempo libero... – ha ignorato l'impatto sulla domanda di spostamento della popolazione e le possibili economie di localizzazione non sono state adeguatamente analizzate alla luce dei possibili limiti di accessibilità.

Se scendiamo nel contesto toscano, poi, dobbiamo prendere atto del fatto che le dinamiche sono più critiche, dal momento che la regione è notoriamente caratterizzata da forte dispersione di residenze ed attività produttive, tanto da metter in dubbio la stessa sostenibilità del modello di crescita. Su di esso si innestano processi di apertura internazionale dei mercati, tanto di prodotti finiti che, soprattutto, di prodotti intermedi. La suddivisione per fasi del processo produttivo evolve, quindi, verso una crescente delocalizzazione in paesi a basso costo della manodopera. Nello stesso tempo, proprio nei centri storici delle nostre realtà urbane, è particolarmente accentuato l'effetto di spiazzamento a carico delle residenze e la dispersione insediativa nelle aree limitrofe.

L'innovazione tecnologica, che sta coinvolgendo le modalità di lavoro e consumo (dal telelavoro all'e-commerce) non presenta, per altro, ancora gli impatti attesi sulla domanda di mobilità. Il trasporto e la distribuzione delle merci hanno da sempre, sui prodotti legati alla moda e sui prodotti di qualità, una rilevanza particolare ma oggi, anziché perdere di importanza, questo sta diventando un fattore di competitività diffuso nelle economie moderne. E accanto al trasporto delle merci è la mobilità delle persone a condizionare l'economia d'impresa, non solo quella legata ai motivi di lavoro (solo il 35% della mobilità oggi) ma, in una accezione estesa, l'accessibilità ad un adeguato godimento del tempo libero sembra rappresentare una potenzialità importante nella competitività dei territori. Rispetto a queste considerazioni un'analisi della dotazione di infrastrutture stradali dei Sistemi Economici Locali della Toscana, condotta attraverso indicatori sintetici, vede l'area fiorentina calare dalla prima posizione, per disponibilità di collegamenti alle realtà urbane centrali del paese, alle ultime per tempi di accesso, misurati tenendo conto dell'intensità dei flussi.

Quali dunque le azioni possibili? Il dibattito vede contrapporsi da un lato il rinnovato interesse del Governo centrale per gli interventi infrastrutturali, come politica di rilancio economico di breve e lungo periodo, e dall'altro l'opinione di quanti sostengono la maggiore efficacia di interventi minori sul piano dell'accessibilità complessiva della rete. Al di là delle scarse certezze, proposte dalla letteratura, sulla relazione tra infrastrutture e crescita, sta oggi emergendo la consapevolezza che concentrare le risorse su interventi puntuali sulla rete, spesso invasivi sul piano ambientale e dell'uso del suolo, non sia di per sé sufficiente a far fronte alla crescita della domanda. Questo è evidente anche dai primi esercizi di simulazione condotti sull'impatto del Piano Regionale della Logistica e dei Trasporti della Regione Toscana sulla criticità della rete. Da questi lavori emerge che gli interventi infrastrutturali previsti, di fatto, non appaiono risolutivi, ma consentono una dilazione delle criticità di alcuni anni, periodo variabile a seconda del tasso di crescita della mobilità assunto.

E' vero anche, d'altronde, che questo piano assieme all'Accordo Stato Regione, ha rimesso in moto alcune iniziative di vecchia data, troppo a lungo rimandate, destinate oggi a tamponare l'evolvere della situazione.

Questo insieme di interventi è destinato cioè a fronteggiare le difficoltà attuali senza risolverle. E' dunque inevitabile affrontare la questione dei livelli di servizio offerti dalla rete esistente e di ottimizzazione dell'integrazione complessiva. Con queste finalità, la Regione Toscana ha dato avvio al Piano Straordinario degli Investimenti, come strumento di iniziativa specificatamente regionale rivolto a proporre interventi di ammodernamento della rete dei servizi, non esclusivamente ma in larga parte legati al trasporto. Obiettivo di questi investimenti è di promuovere la sicurezza della mobilità e intervenire sulla congestione attraverso l'eliminazione dei flussi di attraversamento dai centri urbani. Gli effetti in termini di accessibilità e benessere sono stati approssimativamente stimati, ma ciò che preme sottolineare, in questa sede, non è l'impossibile alternativa tra tipologie di interventi ma la necessità di:

- un adeguamento della rete ormai irrinunciabile, ma sempre più mirato al riequilibrio dei flussi e all'integrazione dei sistemi di trasporto;
- l'attenzione al territorio come momento di integrazione delle politiche insediative, produttive, di mobilità e di verifica della sostenibilità delle scelte.

di Patrizia Lattarulo,  
*Ricercatrice IRPET*

---

### **FINANZIARIA 2005:**

la difficile politica degli investimenti pubblici in infrastrutture  
di *Alessandro Petretto*

2004-12-03

Nel disegno di legge finanziaria per il 2005, sono posti dei tetti di spesa che influiranno negativamente anche sugli investimenti pubblici, sia le grandi opere infrastrutturali che, soprattutto, gli investimenti di dimensioni più contenute programmati dagli enti locali. Nel primo caso influiranno le limitazioni dei flussi di cassa che tenderanno a rallentare l'applicazione della "legge obiettivo", nel secondo caso il vincolo sulla dinamica della spesa complessiva (corrente e in conto capitale) indurrà i comuni a contenere la seconda anziché la prima, essendo meno rigida e, per sua natura, rivolta a beneficiari, le generazioni future, che rappresentano *constituency* politiche ed elettorali meno pressanti. Secondo stime prudenziali il taglio della spesa in conto capitale della P.A. ammonterà a non meno di 3 miliardi di euro nel 2005. In Toscana questo dovrebbe tradursi in 88 miliardi di euro di minore spesa per investimenti della P.A. consolidata, con una suddivisione che vede la P.A. centrale per 52 miliardi, gli enti locali per 29 miliardi nei comuni e 7 nelle province.

L'idea, credo, è che in un momento in cui si pone una generalizzata politica di tetti su tutta la spesa delle pubbliche amministrazioni non si può non incidere anche sugli investimenti pubblici per almeno due motivi. In primo luogo, per impedire manovre "creative" che spostino sulla spesa in conto capitale spesa corrente mascherata e, in secondo luogo, perché la dinamica della spesa in conto capitale è legata ad un vincolo di complementarità alla dinamica della spesa corrente: un nuovo immobile pubblico va mantenuto nel tempo e poi vi andranno a lavorare dipendenti pubblici che faranno acquisiti di beni e servizi e così via. Entrambi i motivi sono legittimi ma le preoccupazioni emergono non appena si riflette sugli effetti di una manovra di contenimento degli investimenti pubblici sull'economia. Al riguardo, nella relazione di accompagnamento alla Legge Finanziaria è viceversa attribuita, direi con non poca contraddizione, molta importanza per la ripresa economica al rilancio degli investimenti pubblici.

Occorre, peraltro, sottolineare che gli effetti degli investimenti pubblici sul ciclo economico e sulla crescita non sempre sono considerati nella letteratura economica significativi; spesso sono infatti considerati con scetticismo, se non proprio messi in discussione. In particolare, si sostiene che le analisi empiriche internazionali rilevano un loro effetto moltiplicativo tutto sommato limitato e poi che possono addirittura spiazzare altre componenti di domanda come i consumi, le esportazioni e soprattutto, in un'ottica di più lungo periodo, gli investimenti privati. A prescindere da trattazioni teoriche [1] che analizzano il tema con molte qualificazioni e in modo sicuramente meno sbrigativo, la tesi pessimistica può essere confutata con alcune considerazioni di buon senso e il riferimento a qualche ricerca empirica ora disponibili per la Toscana.

Cominciamo dal buon senso domandandosi di cosa si tratta in buona sostanza quando si parla di investimenti pubblici infrastrutturali. Questi sono sì rappresentati da opere faraoniche e velleitarie con scadente redditività sociale, come improbabili ponti, invasi e dighe inutilizzabili, ma sono anche costituiti da interventi come infrastrutture turistiche (porti, strutture ricettive, ecc), interventi di manutenzione delle rete viaria e per la mobilità (tranvie, metropolitane, ecc.), interventi di riassetto di aree industriali e artigiane, recupero di aree dismesse per fiere, mostre e poli espositivi, infrastrutture per il ciclo delle acque, il

trattamento dei rifiuti, interventi per la difesa del suolo e contro l'erosione delle coste, e così via. La gran parte di questi interventi si diffonde sul territorio e entra nei sistemi economici locali con funzioni essenziali per sviluppare un ambiente favorevole all'attività delle imprese. Basta conoscere appena un po' il funzionamento dei distretti industriali italiani e, in particolare, toscani, anche quelli più dinamici e capaci di competere sui mercati internazionali, per rendersi conto di come la capacità delle imprese di crescere e rafforzarsi, di costituirsi a sistema, di acquisire e creare innovazione sia condizionata dalla dotazione infrastrutturale, materiale e immateriale, insieme pubblica e privata, dell'area. In tale contesto, la produttività dell'economia privata è accresciuta dall'investimento pubblico. Viene da pensare che forse non sia del tutto corretto estendere conclusioni che valgono in tessuti economici in cui le "piccole" imprese sono di 500 addetti e operano isolate a sistemi di imprese che, per la maggior parte, non superano i 10 addetti ma che costituiscono delle reti, in cui si diffondono significative esternalità, attraverso lo scambio capillare di persone, input e conoscenze.

Veniamo alle evidenze empiriche. L'IRPET dispone di un modello econometrico di analisi delle politiche, ottenuto adattando il modello REMI *Policy Insight*, costruito da alcuni noti economisti regionali U.S.A., per la valutazione di interventi di tipo fiscale e infrastrutturale. La struttura del modello è in grado di fornire per gli investimenti pubblici sia gli effetti di breve periodo (*demand-side*) associati alle fasi di costruzione, sia gli effetti di medio periodo (*supply-side*) sulla competitività del sistema economico regionale, attraverso la misura degli effetti sulla produttività totale dell'evoluzione di indicatori strutturali riferiti a requisiti come ad esempio l'accessibilità e fluidità dell'area ed altri più articolati. Il modello è stato di recente applicato al Piano Straordinario di Investimenti della Regione, un ampio piano di interventi infrastrutturali programmato per i prossimi quattro anni, per circa 2100 milioni di €, una parte consistente dei quali è in fase di cantiere già a partire da quest'anno. Gli effetti simulati sono riferiti a tutte le principali variabile macroeconomiche; ad ogni modo, in estrema sintesi, si è rilevato che, con questi interventi e relativi costi di finanziamento, il tasso di crescita del PIL regionale si innalza, nella fase di costruzione delle opere 2004–2007, dello 0,35% medio annuo rispetto al profilo *base-line* (cioè in assenza interventi). Successivamente, nel periodo 2008–2015, ad opere completate, si manifestano effetti di medio periodo che stabilizzano la deviazione del PIL intorno allo 0,2% medio annuo. Anche gli indicatori di produttività del sistema economico regionale risultano nel periodo tutti influenzati positivamente.

La stretta finanziaria, pertanto, sembra far calare la scure su di un comparto di spesa a cui è invece lecito attribuire una funzione indispensabile per il sostegno di un'economia industriale diffusa e con un elevato fabbisogno infrastrutturale come in Toscana. Certo, la politica degli investimenti pubblici è complicata e difficile perché va oculatamente indirizzata dall'ente proponente, tramite progetti ben costruiti e sottoposti a valutazione *ex-ante*. Va condotta con faticosi "tavoli di concertazione" per coinvolgere gli operatori economici locali, va attentamente controllata perché i politici non ne facciano un'occasione di acquisizione di consenso elettorale e perché i tempi e i costi delle fasi di costruzione non lievettino. Ma, in definitiva, questa capacità di monitoraggio è proprio ciò che identifica una "buona" politica economica.

di Alessandro Petretto,  
*Direttore IRPET*

[1] Intendiamo in particolare riferirci ai modelli di crescita endogena elaborati nel solco del contributo di Barro e le estensioni dinamiche della teoria della *New Economic Geography* di Krugman, Baldwin, Martin

---

### **IL CORRIDOIO TIRRENICO:**

2004–12–03

la prima "autostrada ambientalizzata" del mondo  
di *Riccardo Conti*

Il completamento del Corridoio Tirrenico è una questione molto complessa, che ha visto in questi anni un confronto intenso tra Stato, Regione, Enti Locali, Associazioni Ambientaliste, forze economiche e sociali. A questo punto è doverosa una riflessione completa e serena, distante da prese di posizione facili o demagogiche, nella consapevolezza e nella speranza che la risoluzione di tale questione sia un traguardo comunque condiviso.

L'obiettivo della Regione, ambizioso ma possibile, è quello di fare del Corridoio Tirrenico la prima "autostrada ambientalizzata" del mondo, sicura ma anche bella, fiore all'occhiello della rete infrastrutturale del territorio toscano.

Certo è che tale opera potrà essere realizzata solo con il coinvolgimento e la partecipazione costante di tutti gli Enti territoriali interessati, Province e Comuni, Associazioni ambientaliste e forze economiche e sociali. Il

lavoro sviluppato in questi mesi è una riprova di questo percorso.

Il tratto Rosignano–Civitavecchia della direttrice stradale tirrenica costituisce un sistema viario disomogeneo con tratte a 4 corsie e 2 corsie e frequenti incroci a raso. Caratteristiche che, unite ad elevati livelli di traffico, soprattutto in estate, determinano caratteristiche di forte incidentalità, rendendo questa tratta tra le meno sicure a livello nazionale. Urgono pertanto un adeguamento e una messa in sicurezza.

Il progetto ANAS del 2000 sull'Aurelia, (che ha portato all'accordo fortemente voluto dalla Regione Toscana, siglato il 5 dicembre 2000 tra Ministero dei Lavori Pubblici, Regioni Toscana e Lazio e ANAS), prevedeva l'adeguamento a tipologia autostradale, (allora larghezza 23 metri) del tratto in questione per buona parte sulla sede dell'attuale Aurelia, con un tratto in variante tra Fonteblanda e Ansedonia, di circa 14 chilometri, a cui andava aggiunta la realizzazione di una viabilità complanare lungo buona parte del tracciato a sud di Grosseto (nella parte nord è già presente la vecchia Aurelia), la ricucitura della viabilità locale, nonché la realizzazione di idonei collegamenti con i porti di Livorno, Piombino, Puntone di Scarlino, Punta Ala, Castiglione della Pescaia e Marina di Grosseto. Il costo ipotizzato era di 1685 miliardi (870 milioni di euro) per l'intero tratto Rosignano – Civitavecchia, compresi i collegamenti con i porti.

A gennaio 2002 il nuovo Governo comunicò di non essere disponibile a finanziare l'opera con i soli fondi statali, intendendo ricercare forme di coinvolgimento dei privati nella realizzazione e gestione dell'opera e contestualmente presentò le soluzioni di adeguamento a tipologia autostradale costiera e collinare; la Regione ha sempre rifiutato l'ipotesi collinare ritenendola sbagliata dal punto di vista ambientale, trasportistico ed economico.

Nello stesso periodo furono pubblicate le nuove norme tecniche per la realizzazione delle strade e delle autostrade che impongono una serie di vincoli progettuali sulle distanze di sicurezza e i raggi di curvatura per motivi di sicurezza. L'applicazione di questi criteri comportava necessariamente un ripensamento dell'attraversamento delle colline di Fonteblanda e Ansedonia in prossimità dell'attuale tracciato dell'Aurelia, così come previsto dall'ANAS.

Così la Regione nella primavera e nell'estate del 2002 decise di elaborare un proprio studio sul completamento del Corridoio Tirrenico che, partendo dagli stessi principi alla base dell'Accordo del 2000, ne sviluppasse le soluzioni progettuali tenendo conto delle nuove normative tecniche e dell'esigenza di introdurre forme di pedaggio per il finanziamento parziale dell'opera, come già previsto nell'accordo del 2000 in caso di impossibilità di disporre di soli fondi statali: un'evoluzione quindi della proposta ANAS.

Non solo, l'attuale Aurelia, per i tratti non utilizzati per la nuova sede autostradale, nella proposta della Regione veniva destinata a "strada parco" con riduzione della carreggiata a 10,50 metri, con rotonde agli incroci, con alberature adiacenti e raccordi con le piste ciclabili. Il progetto, perfezionato a seguito di numerosi incontri, ha portato ad una soluzione fortemente condivisa che è stata presentata al Governo il 7 aprile 2003. La proposta della Regione Toscana non ha mai individuato un tracciato specifico. Ha definito invece un "corridoio costiero" con più ipotesi per consentire al successivo studio di impatto ambientale di approfondire la conoscenza del territorio, dei vincoli, delle risorse, per individuare il tracciato più idoneo da prescegliere ponendo particolare attenzione alla qualità progettuale dell'opera.

Dopo un anno di veti incrociati sulle soluzioni collinare e costiera, si è avuto un primo confronto fattivo delle Regioni Toscana e Lazio con il Governo, che ha portato alla costituzione di un gruppo tecnico congiunto.

Il 18 aprile 2003 è stata firmata l'Intesa Generale, Quadro di attuazione della legge obiettivo tra Governo e Regione Toscana, che stabiliva per il Corridoio tirrenico l'impegno delle parti ad approfondire congiuntamente ipotesi di tracciato compatibili con i caratteri dei territori interessati prevedendo un periodo di sei mesi per giungere alla definizione del progetto preliminare.

La progettazione preliminare dell'opera e il relativo studio di impatto ambientale dovevano garantire livelli di qualità che rappresentassero il primo esempio in Italia di "autostrada ambientalizzata" che migliorassero l'inserimento paesaggistico e ambientale dell'opera, con soluzioni architettoniche particolarmente attente al paesaggio e con interventi di ricucitura della maglia agraria e insediativi.

Da allora siamo in attesa di un pronunciamento del Ministero. Ma l'obiettivo della Regione Toscana adesso è uno solo: continuare ad adoperarsi per il completamento del Corridoio cercando un equilibrio tra le esigenze di adeguamento di un corridoio infrastrutturale, insicuro e disomogeneo, e le caratteristiche di un territorio unico, patrimonio da tutelare ma ciò non di meno da sviluppare in un'ottica di assoluta salvaguardia.

di Riccardo Conti,  
*Assessore all'Urbanistica e Infrastrutture Regione Toscana*

Di che cosa parliamo quando parliamo di infrastrutture? O meglio, limitandoci al settore dei trasporti e collocandoci – come doveroso – nell'orizzonte culturale della "sostenibilità": quali sono le caratteristiche che connotano materialmente un'infrastruttura in modo coerente rispetto all'obiettivo, tanto spesso evocato, della "mobilità sostenibile"? E infine: tali requisiti, tali "qualità", in che misura sono riscontrabili nei numerosi progetti che interessano la nostra regione?

Come noto, la Lr n. 5/1995, fissa il principio che subordina l'impegno di suolo a fini insediativi e infrastrutturali all'impraticabilità di alternative basate sul riuso dei sistemi esistenti e stabilisce che, comunque, ogni nuovo intervento dovrà concorrere al recupero e alla riqualificazione dei contesti urbani e territoriali di riferimento. A sua volta il Pit, approvato nel 2000, ribadisce l'"obiettivo strategico" dell'integrazione territoriale delle direttrici di trasporto, introducendo, sia pure in termini generici, due ulteriori livelli di integrazione da perseguire: fra le diverse reti e modalità di trasporto da un lato e tra politiche di settore e pianificazione generale dall'altro.

Temi e questioni riprese e sviluppate nel più recente Piano della mobilità e della logistica (2003), che fra l'altro individua alcuni criteri – da inserire nello stesso Pit – per meglio raccordare quegli obiettivi con l'attività pianificatoria degli enti locali: in qualche modo prendendo atto, quindi, delle difficoltà riscontrate fino ad oggi nel tradurre in opera le istanze che sulla carta informano l'urbanistica toscana già da diversi lustri, almeno per quanto riguarda la mobilità.

In effetti, se passiamo in rassegna i più recenti "paesaggi infrastrutturali" realizzati in ambito regionale, i programmi di potenziamento in discussione, i maggiori interventi cantierati o previsti nelle varie province (si pensi agli interporti di S. Stefano Magra e Gonfienti, a bypass stradali come quello di Pontassieve, agli svincoli della variante Aurelia costruiti in provincia di Livorno e a quelli in appalto tra Viareggio e Camaiore, ai numerosi caselli autostradali in progetto; ma anche ad occasioni perdute come quella delle nuove fermate ferroviarie "metropolitane" tra Firenze e il Mugello, prive di qualsiasi qualità architettonica o urbana) non possiamo fare a meno di riconoscere che evidentemente qualcosa, nel passaggio tra obiettivi, strategie, piani e progetti, si è perso – è il caso di dirlo – per strada. Ovvero che – salvo rare eccezioni, demandate esclusivamente al volontarismo delle amministrazioni locali – non vi è alcuna discontinuità in positivo fra la qualità media degli interventi realizzati prima che le tematiche dello sviluppo sostenibile irrompessero nel dibattito urbanistico e quelli successivi (a meno di non voler ridurre la progettazione sostenibile della mobilità alla proliferazione delle rotatorie stradali, un tempo invise agli ingegneri del traffico e oggi utilizzate in modo meccanico per la risoluzione di ogni problema di circolazione).

Se poi tentiamo il confronto tra le nostre "grandi opere" e quanto si va realizzando da circa vent'anni in Europa, saremo anche costretti ad ammettere che, a dispetto delle buone intenzioni, il *gap* con le regioni più progredite dell'Unione si è ulteriormente allargato e non riguarda più ormai solo il livello delle dotazioni infrastrutturali, ma, in modo anzi più evidente e drammatico, il livello tecnico-culturale di cui le infrastrutture sono espressione. Da una parte, il perpetuarsi di logiche progettuali autoreferenziali, conformate ai principi di quello che Anton Acebillo, – uno degli autori delle *rondas* barcellonesi – ha definito "funzionalismo primitivo"; dall'altra la ricerca e la sperimentazione di modalità di approccio complesse, finalizzate a mettere a frutto le potenzialità "federative" – tanto per usare un'espressione ricorrente in area francese – delle infrastrutture di trasporto, ovvero la vocazione propria dei sistemi di mobilità a creare o ristabilire connessioni non solo spaziali, ma anche, in sede di *decision-making*, tra i vari attori istituzionali e sociali chiamati in gioco, nonché in fase di progetto tra saperi tecnici di diversa estrazione (urbanisti, ingegneri, ecologi, *landscaper*, architetti). I risultati di questo impegno delle amministrazioni pubbliche a dare un senso concreto alle istanze di integrazione proprie dell'approccio "sostenibile" sono apprezzabili, fra le decine di esempi ormai disponibili in tutto il continente, nella *banlieu* a nord di Parigi, in cui temi all'ordine del giorno anche nelle nostre aree urbane come la creazione di una nuova linea tranviaria (la famosa Bobigny–St.Denis, progettata da Alexandre Chemetov) o di un raccordo autostradale (il tratto ovest del Boulevard intercommunal du Parisis, concepito da Patrick Duguet con una sezione trasversale continuamente variabile in funzione dei caratteri insediativi e morfologici delle aree di margine), affiancati dalla riqualificazione sistematica delle direttrici esistenti (fra cui la sequenza lineare dei giardini Wilson, realizzati da Michel Corajoud sulla copertura di 1200 m di trincea lungo l'autostrada Parigi–Lille) costituiscono, insieme alla valorizzazione di tutto il sistema dello spazio collettivo e alla localizzazione di nuove funzioni pubbliche, l'elemento-chiave di un'ambiziosa strategia di recupero a scala metropolitana.

È da opere di questo tipo – sintesi visibile dei processi e delle motivazioni che le hanno precedute – e non da altro, che discendono i nuovi standard qualitativi dei "progetti di mobilità" con cui anche noi, primo o dopo, dovremo misurarci, innalzando per prima cosa il livello delle nostre aspettative e pretese quando parliamo di infrastrutture. E quindi riformando il sistema delle competenze tecnico-amministrative in materia; promuovendo la formazione di nuove fisionomie professionali capaci di guardare oltre i propri specifici orticelli disciplinari; organizzando, almeno intorno alle operazioni principali, gruppi di valutazione

che accompagnino e guidino, passo dopo passo, l'iter progettuale. Diversamente, al di fuori degli articolati normativi, mobilità e sviluppo sostenibile non potranno che rimanere un mito, un'ideologia, uno slogan.

di Francesco Alberti,  
*Dottore di ricerca in progettazione urbana, territoriale e ambientale*

## Opinioni e commenti

**"Un artigiano come Amico"**  
di *Francesca Calonaci*

2007-12-05

"Un Artigiano come Amico": un aiuto derivante da ben 75 imprese alle persone che vivono al di sotto o ai limiti della cosiddetta 'sostenibilità sociale'; un progetto elaborato dall'Area Sociale di CNA Firenze, area che si occupa della riforma dello stato sociale, di politiche sociali e del welfare.

La confederazione Nazionale dell'artigianato Piccola e media Impresa di Firenze scende in campo proponendosi come interlocutore concreto delle Istituzioni regionali, provinciali e locali, presentando progetti, come questo, che coinvolgono direttamente anche le imprese attive del sistema CNA.

*"Nella visione strategica di CNA – come afferma il presidente Fancelli –, infatti, non c'è contrapposizione di interessi tra l'impresa e le politiche sociali, anzi, uno stato sociale ben equilibrato rappresenta un motore per l'economia."*

Il progetto "Un Artigiano come Amico" è stato presentato alla "Società della Salute" fiorentina, con la quale verrà definito un rapporto di convenzione; saranno i tecnici della Società della Salute a fornire alle imprese i nominativi presso i quali effettuare l'attività di servizio. Le imprese che il progetto ha coinvolto fino ad oggi sono in grado di offrire servizi di vario genere ai cittadini.

Nel comparto dei servizi alla casa si offrono prestazioni di edili, fabbri, falegnami, vetrai, imbianchini, elettricisti, idraulici, antenisti, ect.; nel settore dei servizi alla persona, ci sono disposizione dei cittadini odontotecnici, podologi, parrucchieri, estetisti, pedicure, manicure, fisioterapisti, ottici, lavanderie, pulizie. Presente anche quello dei servizi alle cose, che rivolge particolare attenzione all'attività di riparazione dei veicoli, e le imprese trasporto persone, con le quali è in via di definizione un servizio di trasporto per le categorie svantaggiate (disabili, anziani con forti problemi di mobilità, ecc.).

Questi servizi sono rivolti alla popolazione, prevalentemente anziana ed in condizioni di disagio sociale, che riesce a vivere grazie al sostegno totale e all'integrazione al reddito familiare da parte delle politiche sociali dell'Ente Locale.

Perché un interesse rivolto proprio a queste fasce della popolazione?

Perché, come risulta da dati estratti dal "Profilo della Salute a Firenze", i cittadini con più di 65 anni sono a Firenze 93.327, pari al 25% dell'intera popolazione – numeri ben superiori alla media italiana –, e tra questi vi sono 233 anziani ogni 100 ragazzi con meno di 14 anni, un rapporto che in Italia si ferma a 131. Questo, da un punto di economico finanziario comporta che, nel nostro capoluogo, ci sono 2.470 anziani che riscuotono la pensione sociale, cioè 303,25 euro mensili; 1.464 sono le persone che possono contare sull'assegno sociale di 303,65 euro mensili, 9.933 quelli che riscuotono l'assegno di invalidità, che è pari a 229,50 euro mensili. Infine ben 18.860 anziani riscuotono la pensione minima, euro 412,18 mensili.

Dunque persone anziane, spesso sole, deboli non solo dal punto di vista del reddito disponibile, ma anche per capacità di interlocuzione con il mondo esterno. A queste persone è necessario rivolgersi con particolare cura ed attenzione e soprattutto con grande chiarezza e trasparenza di intenti e di comportamenti. Per questo motivo CNA Firenze ha pensato ad uno strumento di garanzia nel processo di erogazione dei servizi sopra citati, un "Protocollo Etico" che disciplina, in maniera attenta e stringente, le regole di comportamento generale e quelle specifiche di fornitura del servizio. In proposito è anche stata individuata una Commissione di Conciliazione ad hoc, presieduta da un soggetto terzo, in grado di derimere le eventuali controversie che possono nascere dalla prestazione del servizio stesso.

L'altro elemento essenziale del progetto è il costo della prestazione del servizio, erogato dalle imprese che aderiscono a questa iniziativa. Alla prestazione, infatti, deve corrispondere una tariffa reale, ma CNA Firenze ha definito con i singoli mestieri una tariffa non penalizzante verso le imprese erogatrici del servizio e contemporaneamente non particolarmente aggressiva nei confronti di questa particolare fascia di utenti; una tariffa "responsabile", insomma, che ingloba ovviamente i costi reali che l'impresa deve sostenere e che ogni mestiere articola secondo l'esigenza del servizio e le modalità specifiche con cui esso viene erogato.

Ad oggi dunque la confederazione è in grado di offrire alla Società della Salute servizi grazie alla collaborazione di ben 75 imprese iscritte, nella convinzione che un elemento importante per la qualità decorosa della vita dei soggetti disagiati sia qualcosa che va al di là della necessaria assistenza sociale e

sanitaria, ed in generale della tutela fornita dalle politiche della salute. Indispensabile è quindi un insieme di servizi che permettano a queste persone di poter avere ad esempio, una casa che “funziona” ed anche la possibilità di cura ed attenzione verso la propria persona; la soluzione per problemi che in altre condizioni possono sembrare banali, ma che in realtà rappresentano ostacoli al “buon vivere”, quali il problema riscaldamento che non funziona o la serratura della porta che non chiude.

di Francesca Calonaci

---

**Toscana – U.S.A:**  
**rapporti commerciali e collaborazione industriale.**  
di Piero Roggi ed Andrea Pitzalis

2004-12-07

Nel riprendere, in occasione di questo breve scritto per il periodico dell'IRPET “Idee sulla Toscana”, il tema dei rapporti commerciali e industriali tra la Toscana e gli Stati Uniti, vorremmo presentare una telegrafica riflessione riguardante un'esperienza industriale della nostra regione che ci sarebbe piaciuto inserire nell'articolo contenuto nel libro edito a cura dell'Associazione Toscana-Usa, ma che, sfortunatamente, non vi ha potuto trovare spazio.

La storia della realtà industriale toscana alla quale intendiamo riferirci fa parte di quello che potremmo definire come il “sistema moda” (comprendente abbigliamento, pelletteria, calzature, tessile ed oreficeria). Tale sistema rappresenta in Toscana il primo comparto industriale per importanza economica, potendo contare infatti su 27.000 aziende e 150.000 addetti, che rappresentano il 31% del valore aggiunto totale del settore manifatturiero (5,2 miliardi di euro). Il principale mercato di esportazione del sistema moda toscano resta l'Europa nel suo complesso (58,9%), ma se si va a guardare la singola nazione con la quale viene intessuta la maggior parte degli scambi commerciali, allora il posto d'onore spetta senz'altro agli Stati Uniti, che riescono ad intercettare ben il 17,7% delle esportazioni toscane del settore. La moda riveste un'importanza strategica in seno al sistema industriale toscano non solo in virtù del suo peso quantitativo, ma soprattutto in termini qualitativi. Nella nostra regione hanno sede, infatti, le attività di alcune delle più importanti aziende mondiali del settore come Gucci, Prada e Ferragamo, solo per fornire gli esempi più conosciuti. Non va dimenticato, tuttavia, che accanto ad esse esistono molte altre medie e piccole aziende che, pur non avendo grande notorietà, contribuiscono al consistente giro d'affari della moda toscana (che contribuisce per il 17% al valore aggiunto totale prodotto dal sistema moda nazionale).

Il nostro intento è dunque quello di occuparci di una realtà di primo piano nel panorama appena tratteggiato, ovvero quella del gruppo Gucci, nel tentativo di delinearne i principali punti di contatto col mercato statunitense. A prima vista, soprattutto se si osserva la storia recente del gruppo, essa appare letteralmente “intrecciata” con gli USA, come stanno a testimoniare gli oltre 30 punti vendita sparsi nel territorio americano (sono celebri quelli di New York, Palm Beach e Beverly Hills inaugurati in pieno *boom* tra il 1953 e il 1968), il 21% del fatturato estero realizzato col mercato a stelle e strisce (dati 2002), il collocamento del capitale azionario alla *New York Stock Exchange* e la provenienza (Texas) di uno dei due artefici della rinascita di questa impresa come polo *multibrand* del lusso. La coppia manager/stilista costituita da Domenico De Sole e Tom Ford, recentemente sostituita dal leader del gruppo francese attualmente detentore della maggioranza azionaria dell'azienda, Monsieur Pinault, è stata appunto l'artefice nell'ultimo decennio di una vera e propria “rinascita” del marchio toscano, che non versava certo in buone condizioni al loro ingresso in azienda nel 1994, fino al conseguimento degli odierni successi nel settore dei *luxury goods*. Pochi dati saranno sufficienti ad inquadrare i risultati della loro performance: nel 2002, in un campione composto da 37 tra le “stelle” del lusso internazionale, la Gucci si posiziona al primo posto in termini di fatturato (2.544 mln di euro), al quinto per utili conseguiti (8,9, in % del fatturato) e risulta la prima azienda in termini di esportazioni negli USA (che assommano a 521 mln di euro)[1].

Si tratta di numeri tali da aver consentito l'acquisizione, in brevissimo tempo, di numerosi marchi di prestigio quali Yves Saint Laurent, Van Cleef & Arpels, Roger & Gallet, Bottega Veneta, Stella Mc Cartney e Alexander Mc Queen, anche se, come ammette lo stesso De Sole in un'intervista sul *Sole-24Ore* del gennaio scorso, le difficoltà incontrate dall'azienda nel passare, in poco più di un anno, da un'impresa mono-*griffe* a una con dieci non sono state irrilevanti. Sviluppi recenti a parte, la storia aziendale della Gucci è nota ed ha radici profonde nel cuore della Toscana. Essa fu fondata nel 1921 da Guccio Gucci (1881-1953), figlio di un fabbricante di paglia fiorentino trasferitosi giovanissimo prima a Parigi e poi a Londra. Qui, lavorando come ascensorista (*liftboy*) al Savoy Hotel, deve aver avuto modo di unire l'innato gusto del bello e dell'eleganza dei toscani alla constatazione che anche le valigie potevano essere degli *status symbol* per il *jet set* internazionale. Al suo ritorno a Firenze, infatti, apre un piccolo negozio ed un

laboratorio di articoli da viaggio e selleria in Via della Vigna. Cinque anni dopo, nel 1926, lo troviamo proprietario di uno stabilimento, ancora artigianale, che produce borse, valigie ed articoli sportivi in Via delle Caldaie, nei pressi del Lungarno Guicciardini. I primi successi del marchio sono legati ai complementi per l'equitazione: molto presto i motivi del morso e della staffa diventano l'emblema della casa fiorentina. Nel 1939 avviene il passaggio da ditta individuale a società anonima, con l'ingresso ufficiale nell'attività dei quattro figli Aldo, Vasco, Ugo e Rodolfo. Gli anni Cinquanta sono un momento altrettanto importante per la vita dell'azienda che, avendo già una dimensione europea, decide di radicarsi in maniera più stabile oltreoceano. È il momento del punto vendita di New York sulla 58<sup>a</sup> strada, fortemente voluto da Aldo Gucci, il quale soleva ricordare a chi gli faceva notare i successi americani: «Qui c'è il mondo nuovo, non possiamo non esserci, il nostro futuro è qui». Nel frattempo, si affermano quei prodotti destinati a divenire delle vere e proprie icone dello stile e dell'eleganza del marchio: la prima borsa con il manico in bambù (1947), il mocassino con il morsetto (1952-'53), il foulard Flora creato per Grace Kelly (1967). Negli anni Settanta, poi, l'azienda sviluppa maggiormente la capacità produttiva aprendo il nuovo stabilimento di Scandicci, vicino Firenze, che consente un'espansione diretta anche nei mercati dell'Estremo Oriente. Il resto è storia recente, coronata dagli importanti successi ricordati poco sopra, sebbene debba scontare la perdita della proprietà italiana del gruppo che, acquisita la veste giuridica di una holding (Gucci Group N.V.), ha oggi sede legale in Olanda e azioni quotate al NYSE di New York e alla borsa di Amsterdam.

Per quanto il "colosso" Gucci si estenda un po' in tutto il globo, ma in particolar modo negli U.S.A., come abbiamo visto, la testa e i piedi del gigante aziendale continuano a rimanere saldamente collocati in Toscana. Una "radiografia" dell'impresa ci mostra una ossatura che può essere così schematizzata: *design* e sviluppo prodotto sono totalmente svolti all'interno dell'azienda per tutti i marchi del gruppo; le fasi successive (realizzazione prototipi, campionari e industrializzazione del prodotto) sono generalmente svolte o all'interno dell'azienda o presso imprese partner, mentre la produzione a regime è totalmente realizzata in *outsourcing*. Ebbene, quasi tutte queste fasi sono situate in un'area che va da Scandicci, dove ha sede il laboratorio di ricerca e sviluppo, a Pontassieve e al Valdarno superiore. Materie prime e semilavorati, inoltre, sono accuratamente selezionati ed acquisiti direttamente dall'azienda che, vista la centralità della materia prima "pelle" nella definizione della qualità dei prodotti, ha recentemente acquisito due concerie nel distretto di Santa Croce sull'Arno.

In conclusione, resta dunque da rilevare come la comprensione del modello produttivo di un'azienda così fortemente presente nei mercati mondiali come il gruppo Gucci non possa, in definitiva, essere scissa dalle relazioni che essa instaura con il sistema locale di piccole imprese artigiane, sovente collaboratrici addirittura ventennali. Gli stessi vertici aziendali, come ha più volte ricordato lo stesso De Sole, non cessano di considerare un valore insostituibile, per un'impresa *global player* come la Gucci, la localizzazione nell'area fiorentina, sia per le altissime competenze artigiane sedimentate che per il vantaggio d'immagine ormai codificata a livello internazionale.

Di Piero Roggi & Andrea Pitzalis,  
*Università degli studi di Firenze*

[1] I dati citati sono ripresi da *Pambianco strategie d'impresa*, 2002.

---

***Siena ed il microcredito di solidarietà.***  
di Michele Taddei

2007-12-07

La provincia sostiene il microcredito di solidarietà e si fa garante per i piccoli finanziamenti.

Presto verrà costituita una società insieme alla banca Monte dei Paschi, anche a seguito della dichiarazione delle Nazioni Unite che definisce 2005 come l'anno del microcredito di solidarietà.

Un'idea nata nella metà degli anni '70 in Bangladesh per favorire lo sviluppo nel terzo mondo e finanziare con piccoli crediti i più poveri, i soggetti che mai avrebbero avuto finanziamenti da banche e istituti di credito.

Dopo trent'anni, l'intuizione dell'economista Mohammed Yunus ha superato i confini del paese asiatico e questa pratica si è diffusa in tutto il mondo, non solo nei paesi poveri e in via di sviluppo, contribuendo al sostegno di oltre 60 milioni di persone.

Ora anche la Provincia di Siena promuove sul territorio il microcredito di solidarietà e aderisce al progetto della Banca Monte dei Paschi.

La Giunta provinciale, infatti, ha deliberato nei giorni scorsi di partecipare, in qualità di socio fondatore, alla costituzione di una società finanziaria dedicata al microcredito voluta dalla Banca Mps, che ha già ottenuto

anche l'adesione del mondo del volontariato.

Verrà attivato, quindi, un partenariato con l'istituto di credito per forme di prestiti finalizzati allo sviluppo di attività economiche e sociali con tassi agevolati nei confronti di coloro cui sarebbe, altrimenti, impossibile l'accesso a finanziamenti di carattere tradizionale.

La Provincia in tutto ciò si colloca come garante, in coerenza con l'idea di finanza etica basata sulla compartecipazione al rischio, per i piccoli finanziamenti (da un minimo di mille ad un massimo di ventimila euro) concessi a soggetti deboli e in difficoltà economiche.

*"In primo luogo occorre ringraziare la Banca Monte dei Paschi che ha creduto e si è fatta promotrice di un progetto così significativo che valorizza il ruolo etico dell'istituto nel panorama nazionale – commenta il Presidente della Provincia Fabio Ceccherini–. Obiettivo principale è arricchire il territorio senese di un valore aggiunto con la promozione di un modello di sviluppo che ponga al centro donne e uomini, in grado di coniugare crescita e benessere sociale con pratiche di solidarietà e cooperazione.*

*Per questo, aderiamo con convinzione a questo progetto che può assicurare al credito, grazie anche ad una fase di ascolto, controllo del rischio espresso come servizio dal volontariato, nuove categorie sociali, permettendo così a molti senesi e residenti, famiglie, giovani coppie, studenti e piccole società, di uscire da situazioni di bisogno, di crisi, di difficoltà. Temi che in un territorio come il nostro sembrano solo apparentemente non esistere ma che invece cominciano ad essere segnalati come fenomeni di disagio sociale sempre più emergenti.*

Il progetto di microcredito di solidarietà nasce anche sulla spinta del Forum di discussione sul ruolo della Banca Mps, lanciato nel febbraio scorso, dal Presidente della Provincia, Fabio Ceccherini, che raccolse molte adesioni e interventi da parte di esponenti del mondo politico, sociale, del volontariato, culturale ed economico provinciale.

di Michele Taddei,  
portavoce Presidente provincia di Siena

---

### **"Migrazioni" in Versilia**

2004-12-06

di F.C.

Migranti: viaggiatori, coloro per cui naturale risulta partire, arrivare, fare conoscenze, separarsi, perdersi e ritrovarsi; coloro che scelgono di partire per motivi professionali o familiari, ma anche per sopravvivere. Ogni migrazione ha dunque una storia, racconta un'esperienza.

E migrante è anche ognuno di noi nel suo viaggio esistenziale che è fatto di tappe, non misurabili chilometricamente, ciascuna delle quali è significativa nel tentativo di percepire il mistero di quel viaggio che è la vita.

È stata inaugurata una mostra, dedicata appunto al tema delle "Migrazioni", proprio pochi giorni fa, al Palazzo Mediceo di Seravezza (Lu).

Un gruppo di artisti latino americani ed europei espongono opere sul tema fino al 9 gennaio prossimo; la manifestazione, promossa dall'Assessorato alla cultura del Comune di Seravezza – con il patrocinio della Regione Toscana, della Regione Liguria, della Provincia di Lucca e della Provincia di Savona, dove si sposterà la mostra nel 2005 – raccoglie le installazioni dei sei giovani artisti, riuniti nell'associazione culturale "La Fabbrica dei Sogni", costituita appunto da artisti, che per motivi diversi, si sono trovati a Pietrasanta provenendo da luoghi anche molto lontani, come Argentina, Messico, Colombia, Francia, Germania. Tutti accomunati dallo spostamento, dell'emigrazione, che ha stimolato la realizzazione di questa mostra, che si presenta come una riflessione sulla condizione di migrante, condensata poi da ogni artista in un progetto installativo.

Partire, sradicarsi, gettare nuove radici altrove, viaggiare, cambiare, separarsi, perdersi, ritrovarsi. Ciascun artista ha espresso una personale concezione del migrare attraverso l'allestimento di una o più stanze. Quello che ci offre la visita della mostra è quindi una specie di viaggio a sei tappe. Ogni tappa è un ambiente che raccoglie e racconta una particolare storia.

*"Una scelta di grande rilevanza", ha sottolineato l'Assessore alla cultura Danila Giovannetti "Per loro, perché fatta partire da sé, dal proprio personale vissuto di migranti che hanno scelto la Versilia come uno dei loro luoghi di vita e lavoro. [...] Per la nostra comunità, perché pone tutti noi di fronte ad una riflessione su un tema di grande rilievo sempre, ma di estrema attualità nella società odierna.*

Ogni artista esprime, nelle proprie opere, la sua personale concezione del migrare attraverso l'allestimento di una o più stanze che raccolgono e narrano al visitatore una particolare storia, un proprio mondo. Si alternano nelle sale, dunque, storie sentimentali, di solitudine e di separazione, che indagano nei risvolti

emotivi e anche nella sofferenza che la condizione di emigrante porta con sé.

C'è la *solitudine* di Flavia Robalo, la *separazione* di Roxana Casillas, che raccontano una condizione interiore attraverso personaggi e paesaggi immaginari o simbolici. Le stanze di Fernando Ferri, il *movimento*, e di Stefan Ebner la *trasformazione*, raccontano il modo in cui l'esperienza personale si sublima e si completa nella concretezza di una forma astratta, attraverso situazioni di movimento, cambiamento, costruite secondo geometrie spaziali, simboli ed elementi primitivi.

C'è la *transumanza* di Veronica Fonzo, che riporta la migrazione verso il sogno, il mito, ma anche verso la materia e la naturalità del mondo animale. Ed ancora l'interpretazione eccentrica di Stefania Brandinelli, che allestisce una migrazione interna "l'intemigrazione", tra i poli opposti della propria creatività.

Anche la scultura è un elemento che accomuna i sei artisti, e domina e collega le pur diverse proposte espressive della mostra. Scultura intesa come forma, materia, articolazione dello spazio, disegno tridimensionale, come rappresentazione del reale o come racconto di sé. Scultura come incontro, evento, oggetto, corpo. Scultura come pieno o come vuoto, come suggerimento o come vera e propria narrazione. Scultura, infine, come rapporto fra sculture, disegni, dipinti, oggetti, come tensione tra le opere compiute e l'ambiente che le accoglie.

*"Il miglioramento della nostra società dipenderà anche dalla capacità di vedere positivamente l'incontro fra culture diverse", ha concluso l'Assessore Danila Giovannetti, "Attraverso di esso si potrà giungere alla capacità di progettare un modello nuovo di società plurale che sia a misura di tutti e di tutte, indipendentemente dal sesso, dall'età e dalla provenienza".*

Palazzo Mediceo di Seravezza (Lucca) – 4 dicembre 2004 – 9 gennaio 2005

Orario: 15,30–19,30 Chiusa lunedì.

Per informazioni tel 0584/756100 palazzomediceo@comune.seravezza.lucca.it

## Idee a confronto

***Mercato elettronico, snodi e vantaggi per le Amministrazioni Locali***  
di Leonardo Bertini

2004–11–25

Se da un lato la spesa per i servizi erogati dagli Enti Locali ai cittadini non è comprimibile, ma anzi tende ad aumentare (correlata all'aumento della quantità e qualità dei servizi richiesti), e dall'altro è aumentata la "sensibilità al contenimento" anche con l'introduzione del recente vincolo che fissa un tetto minimo alle risorse trasferite dal MEF a Regioni, Province e Comuni, una soluzione può essere ricercata nella razionalizzazione della spesa per l'acquisto di beni e servizi.

Da questo punto di vista, ad un più efficiente utilizzo dei metodi tradizionali e di acquisto aggregato, si può affiancare l'introduzione e la diffusione degli strumenti telematici di approvvigionamento, il cosiddetto e-procurement pubblico.

L'e-procurement, oltre che rientrare nel più ampio programma di e-government (lanciato anche dal Piano europeo di E-gov di Lisbona per la Società della conoscenza), può effettivamente portare ad una maggior efficienza nelle procedure e nei risultati con conseguenti risparmi per la PA, sia sui tempi di processo sia sui prezzi delle forniture [1].

In altre parole, l'e-procurement può essere visto come un'opportunità a livello "macro" come un volano per l'innovazione del sistema (sia lato pubblico, sia lato del sistema economico privato) e a livello "micro" come strumento di aumento dell'efficienza.

In questo senso è interessante osservare come, in Italia, molte Amministrazioni locali hanno già adottato i sistemi di e-procurement offerti da Consip [2] o ne stanno sviluppando e implementando di propri. Un gruppo di lavoro composto dal MEF, da Consip e da oltre 15 enti locali (tra i quali Regioni come Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Toscana e Comuni come Firenze), sta svolgendo un importante compito di "mappatura" dell'implementazione dell'e-proc nelle diverse realtà locali, di identificazione degli snodi critici e di definizione di linee guida.

La cornice normativa a cui si fa riferimento in Italia è quella del DPR n. 101/02, che regola l'utilizzo degli strumenti telematici di acquisto da parte delle PA italiane. A questo si è aggiunto quanto previsto dalla nuova Direttiva europea sugli appalti pubblici (n. 18/2004/CE), che deve essere ancora recepita in Italia, ma che preannuncia già qualche elemento di disarmonia con il sopraccitato DPR.

In sintesi, gli strumenti telematici di acquisto previsti dal DPR sono la gara telematica ed il mercato elettronico. Se la gara telematica può essere vista come la "smaterializzazione della cera lacca" (con conseguente abbattimento dei cosiddetti costi transazionali derivanti dall'automazione ed un aumento della trasparenza), il mercato elettronico è decisamente uno strumento più originale.

Un mercato elettronico può essere definito come un luogo virtuale gestito attraverso una piattaforma informatica, nel quale vi siano cataloghi di fornitori che vengono resi consultabili ad uso degli acquirenti. Elemento base di un mercato elettronico è la presenza di cataloghi elettronici (o e-catalog), cioè cataloghi di prodotti e/o servizi nei quali vengono presentati, da uno o più fornitori, articoli, di uno o più produttori, descritti in forma strutturata (omogenea) o meno, con l'indicazione di caratteristiche commerciali e tecniche. L'e-catalog può indicare i prezzi o essere semplicemente una vetrina di fornitori e prodotti.

Data questa definizione base, la complessità di un mercato elettronico varia in base all'uso richiesto dal lato della domanda (ad esempio in base alle funzionalità di negoziazione on line richieste) e alla variabilità o meno di elementi legati al lato dell'offerta.

Il caso di mercato elettronico più complesso da gestire, ma che offre ovviamente i maggiori vantaggi ai fruitori, è quello che contempla:

- la possibilità di effettuare acquisti on line sia nella forma dell'acquisto diretto sia nella forma di richieste di offerta da catalogo;
- la possibilità di scelta tra categorie merceologiche di vari generi;
- la possibilità che i fornitori si possano abilitare in qualsiasi momento e che possano variare continuamente prodotti, prezzi e caratteristiche commerciali offerte.

Il modello appena descritto è realizzato in Italia in un solo caso, ovvero il Mercato Elettronico della PA, sviluppato e gestito da Consip. Nel caso del Mercato elettronico della PA gli acquirenti sono Amministrazioni registrate, che possono effettuare acquisti tramite Ordini Diretti (i prezzi degli articoli a catalogo sono offerte pubbliche di vendita e non prezzi indicativi), o emettere Richieste di Offerta da cataloghi di fornitori abilitati. I fornitori (anch'essi dotati di firma digitale) si possono abilitare in qualsiasi momento e possono altresì continuamente aggiornare i propri cataloghi modificando prezzi e condizioni commerciali o chiedendo a Consip di abilitare nuovi articoli.

L'utilizzo del Mercato Elettronico da parte delle PA è limitato agli acquisti di valore inferiore alla soglia di rilievo comunitario (DPR n. 101/02). L'utilizzo di questo strumento (in virtù del fatto che non è un "nuovo genere" di selezione del contraente ma semplicemente uno strumento) non impatta assolutamente sulla normativa vigente in materia di appalti pubblici e non modifica le applicazioni di regolamenti amministrativi interni agli Enti (ad esempio in materia di applicazione di penali).

Tralasciando, per sintesi di trattazione, le opportunità derivanti dal livello "macro" precedentemente richiamate, i vantaggi ottenibili dalla struttura pubblica, che lo adotta o lo implementa, sono:

- 1) risparmi di processo;
- 2) risparmi sui prezzi;
- 3) trasparenza;
- 4) monitoraggio sulla spesa.

Volendo quantificare i risparmi di processo, derivanti dal confronto tra il sistema tradizionale di acquisto con il Mercato elettronico della PA: questi ammontano mediamente ad oltre 10 ore/uomo per ogni acquisto sottosoglia. Tale dato deriva da un'analisi diretta compiuta con rilevazioni sui tempi effettivi di un campione di amministrazioni. Relativamente al risparmio sul prezzo degli articoli acquistati, la rilevazione è stata effettuata confrontando i prezzi di un paniere di prodotti del settore information technology del Mercato elettronico, sia con rilevazioni ISTAT su prezzi medi di acquisto della PA, sia con siti internet di e-commerce. Il risparmio medio ottenibile dal market place è di circa il 2% per gli ordini diretti e di circa l'11% procedendo con richiesta di offerta [3]. I vantaggi per la PMI locale derivano dall'innovazione nelle proprie politiche commerciali e dal significativo aumento di clienti potenziali. I costi, essenzialmente di personale, possono essere inerenti alla predisposizione di cataloghi elettronici e alla gestione delle negoziazioni on line.

Uno degli snodi critici, che le piccole imprese locali evidenziano con più apprensione, deriva dalla competizione che si troverebbero a dover affrontare sul mercato elettronico. Infatti è innegabile che sul sistema virtuale si troveranno di fronte ad aziende (anche di altre Regioni) che potrebbero proporre gli stessi prodotti a prezzi più bassi.

Per riassumere alcuni elementi critici, che si frappongono all'introduzione del mercato elettronico nelle PA locali, possono essere:

- 1) vincoli tecnologici: la familiarità con l'utilizzo degli strumenti informatici e di internet non è scontata, né dal lato della domanda né dal lato dell'offerta (l'utilizzo dell'e-commerce non è ancora diffuso tra le PMI), soprattutto considerando gli strumenti per la sicurezza delle transazioni (ad esempio la firma digitale);
- 2) problemi legati alla piattaforma tecnologica (ad esempio instabilità del sistema o non facilità di utilizzo);

- 3) mancanza di indirizzi strategici e linee guida all'adozione ed implementazione dei modelli;
- 4) mancanza di integrazione con i sistemi di pagamento e di contabilità interni;
- 5) miopia e scarso interesse delle PMI locali con conseguente presenza sul Mercato elettronico di fornitori che le Amministrazioni locali non "sentono propri";
- 6) change management: problemi derivanti dalla difficoltà di modificare usi e consuetudini acquisiti e di portare un cambiamento nei modelli tradizionali di acquisto.

Da un punto di vista strategico la presenza del Mercato elettronico della PA non impedisce lo studio di geometrie ad "assetto variabile" con altri mercati elettronici che possono svilupparsi a livello locale. Anche se gli elevati costi di gestione di mercati elettronici di tipo complesso possono scoraggiare lo sviluppo di "soluzioni locali" nei casi in cui non si raggiungano volumi di transato importanti.

La spinta all'innovazione e la crescita di competizione tra territori, rappresentano nuove sfide per gli Enti locali (soprattutto Province e Comuni). Piccole entità locali svantaggiate dal punto di vista di dotazioni, risorse e competenze, possono riuscire, in un quadro di sostenibilità dei costi, solo attraverso la creazione di sistemi condivisi, che offrano la possibilità di raggiungere una massa critica di servizi erogati, a sviluppare ed implementare soluzioni efficaci. La creazione di aggregazioni con hub centrali per l'erogazione di servizi[4] richiede l'individuazione di un gestore con una formula che permetta agli Enti di fugare le paure di limitazione della propria identità, visibilità o rivalità politica tipiche dell' "Italia dei campanili".

In conclusione, si ritiene che l'adozione dell'e-procurement, e soprattutto l'utilizzo del Mercato elettronico della PA o lo sviluppo di mercati elettronici a livello di Enti Locali, possa essere un'opportunità assolutamente da cogliere sia per l'aumento dell'efficacia dei processi amministrativi, sia per l'aumento di competitività del sistema economico locale. La scelta che si può fare è di essere precursori o attendisti, in ogni caso, dato che la decisione dalla Direzione Generale Mercato Interno della Commissione Europea, per giungere alla standardizzazione delle procedure di approvvigionamento pubblico, è quella dell'e-procurement [5] entro il 2010, forse è meglio non giungere al momento in cui diventi una improcrastinabile "scelta" obbligatoria.

di Leonardo Bertini,

*membro dell'Unità Strategie E-procurement di Consip SpA*

[L'autore, intervenendo a titolo personale, si assume ogni responsabilità in termini di eventuali errori od omissioni]

[1]Leonardo Bertini, "Mercato Elettronico della PA – Analisi dei risparmi nei processi di acquisto", Working Paper, Consip, 2004.

[2]Consip SpA (società interamente partecipata dal MEF, opera gratuitamente) ha sviluppato una piattaforma di e-procurement per l'espletamento di gare telematiche e ha realizzato il Mercato Elettronico della PA (attualmente con circa 90.000 articoli on line e oltre 300 fornitori).

[3]Leonardo Bertini, "Mercato Elettronico della PA – Analisi dei risparmi nei processi di acquisto", Working Paper, Consip, 2004.

[4]Tommaso Federici, "Organizzare una rete tra Enti locali", *PublicA*, dicembre, 2002.

[5]DG Internal Market, "Action Plan on e-Public Procurement", CE, 2004.

Reg. Tribunale Firenze n. 5283 del 11 luglio 2003 IRPET  
Istituto regionale per la programmazione economica della Toscana Via La Farina, 27 – Firenze Tel: 055 – 574111 Fax:  
055-574155  
Direttore responsabile: Mario Spezi Segreteria redazione: Francesca Calonaci [idee@irpet.it](mailto:idee@irpet.it)