

Indicatori - Orientamento: Le tre dimensioni dello sviluppo

Ambiente

L'approccio SDL (Sustainable District Logistics, Logistica di Distretto Sostenibile) integra strategie aziendali e territoriali per:

- Ridurre e ottimizzare l'uso di risorse naturali (energia, suolo, acqua, combustibili, etc.)
- Preservare la configurazione del paesaggio (densità di infrastrutture pesanti, etc.)
- Ridurre, riutilizzare e riciclare parti di prodotti, semilavorati e scarti
- Prevenire e ridurre l'inquinamento
- Diffondere nuove tecnologie pulite, mezzi e modalità di trasporto eco-efficienti
- Utilizzare fonti rinnovabili di energia

Metodologia adottata per stimare i dati ambientali riferiti al trasporto

La metodologia si basa su:

- calcoli eseguiti per stimare l'ammontare di Pkm, Tkm e/o veicoli-km attribuibili all'area in esame (vedere l'aspetto "O2 - Economia")
- valore medio nazionale di gep (grammi equivalenti di petrolio), CO₂, NO_x e VOC per unità di trasporto (Pkm e Tkm) e/o veicolo-km;
- determinazione di valori medi locali utilizzando i dati sopra menzionati per modalità di trasporto, tipologia veicolare e aspetti morfologici che caratterizzano l'area in esame

Il numero di Pkm e Tkm locali è moltiplicato per valori medi unitari di:

- gep (grammi equivalenti di petrolio), per determinare il consumo energetico in Tep (tonnellate equivalenti di petrolio)
- grammi di CO₂, per determinare le emissioni in termini di tonnellate di CO₂; si raccomanda di verificare le stime con un calcolo parallelo eseguito moltiplicando il valore medio di veicoli-km per il relativo valore medio di emissione di CO₂ in grammi; è anche utile confrontare i valori nazionali e locali di intensità energetica in termini di gep per PIL (EURO) e Tep per abitante
- emissioni di NO_x, per determinare le emissioni in termini di tonnellate di NO_x; si raccomanda di verificare la stima mediante un calcolo parallelo eseguito moltiplicando il valore dei veicoli-km per il relativo valore medio di grammi di NO_x per veicolo-km
- emissioni di VOC, per determinare le emissioni in termini di tonnellate di VOC; si raccomanda di verificare la stima mediante un calcolo parallelo eseguito moltiplicando il valore dei veicoli-km per il relativo valore medio di grammi di VOC per veicolo-km

PRINCIPALI INDICATORI

Utilizzo delle risorse

| | | |
|---|--------|------|
| Consumo di energia (tep) nell'industria anno | 48.317 | 2001 |
| Consumo di energia (tep) in altri usi anno | 54.486 | 2001 |
| Consumo di energia (tep) nel trasporto anno | 35.455 | 2001 |
| Consumo totale di energia (tep) per trasporto su ferrovia anno | 554 | 2001 |
| Consumo totale di energia (tep) per trasporto su strada anno | 34.901 | 2001 |
| Consumo totale di energia (Tep) per trasporto passeggeri anno | 96.593 | 2001 |
| Consumo di energia (Tep) per trasporto passeggeri su ferrovia anno | 497 | 2001 |
| Consumo di energia (Tep) per trasporto pubblico passeggeri su strada (bus) anno | 222 | 2001 |
| Consumo di energia (Tep) per trasporto privato passeggeri su strada (auto e motocicli) anno | 25.874 | 2001 |
| Consumo totale di energia (Tep) per trasporto merci anno | 8.862 | 2001 |

| | | |
|---|-------|------|
| Consumo di energia (Tep) per trasporto merci su ferrovia anno | 57 | 2001 |
| Consumo di energia (Tep) per trasporto merci su strada anno | 8.805 | 2001 |

Sviluppo dell' impatto ambientale

| | | |
|---|-----------|------|
| CO2 totale (tonnellate) anno | 1.036.980 | 1995 |
| CO2 totale (tonnellate) per abitante anno | 24 | 1995 |
| CO2 totale (tonnellate) per tutte le modalità di trasporto anno | 87.457 | 2001 |
| CO2 (tonnellate) per trasporto su ferrovia anno | 1.686 | 2001 |
| CO2 (tonnellate) per trasporto su strada anno | 85.771 | 2001 |
| CO2 totale (tonnellate) per tutte le modalità di trasporto passeggeri anno | 67.106 | 2001 |
| CO2 (tonnellate) per trasporto passeggeri su ferrovia anno | 1.546 | 2001 |
| CO2 (tonnellate) per trasporto pubblico passeggeri su strada (bus) anno | 355 | 2001 |
| CO2 (tonnellate) per trasporto privato passeggeri su strada (auto e motocicli) anno | 65.204 | 2001 |
| CO2 totale (tonnellate) per tutte le modalità di trasporto merci anno | 20.351 | 2001 |
| CO2 (tonnellate) per trasporto merci su ferrovia anno | 139 | 2001 |
| CO2 (tonnellate) per trasporto merci su strada anno | 20.212 | 2001 |
| NOx totale (tonnellate) per trasporto anno | 519 | 2001 |
| NOx (tonnellate) per trasporto su ferrovia anno | 4 | 2001 |
| NOx (tonnellate) per trasporto su strada anno | 515 | 2001 |
| NOx totale (tonnellate) per tutte le modalità di trasporto anno | 349 | 2001 |
| NOx (tonnellate) per trasporto passeggeri su ferrovia anno | 4 | 2001 |
| NOx (tonnellate) per trasporto pubblico passeggeri su strada (bus) anno | 4 | 2001 |
| NOx (tonnellate) per trasporto privato passeggeri su strada (auto e motocicli) anno | 341 | 2001 |
| NOx totale (tonnellate) per tutte le modalità di trasporto merci anno | 170 | 2001 |
| NOx (tonnellate) per trasporto merci su ferrovia anno | 1 | 2001 |
| NOx (tonnellate) per trasporto merci su strada anno | 169 | 2001 |
| VOC totale (tonnellate) per trasporto anno | 558,7 | 2001 |
| VOC (tonnellate) per trasporto su ferrovia anno | 0,3 | 2001 |
| VOC (tonnellate) per trasporto su strada anno | 558,4 | 2001 |
| VOC totale (tonnellate) per tutte le modalità di trasporto passeggeri anno | 535,6 | 2001 |
| VOC (tonnellate) per trasporto passeggeri su ferrovia anno | 0,3 | 2001 |
| VOC (tonnellate) per trasporto pubblico passeggeri su strada (bus) anno | 2,1 | 2001 |
| VOC (tonnellate) per trasporto privato passeggeri su strada (auto e motocicli) anno | 533,2 | 2001 |
| VOC totale (tonnellate) per tutte le modalità di trasporto merci anno | 23 | 2001 |
| VOC (tonnellate) per trasporto merci su ferrovia anno | 0 | 2001 |
| VOC (tonnellate) per trasporto merci su strada anno | 23 | 2001 |
| Livello medio notturno di rumore (db) per traffico anno | 61,2 | 2002 |
| Livello medio diurno di rumore (db) per traffico anno | 67,1 | 2002 |
| Qualità dell'acqua : max Indice Biotico Esteso (I-V) anno | III | 2002 |

Economia

L'approccio SDL (Sustainable District Logistics, Logistica di Distretto Sostenibile) integra strategie aziendali e territoriali per aumentare l'efficienza, la soddisfazione dei consumatori e il benessere delle comunità locali tramite:

- Riduzione dell'intensità (flussi) di materiali, energia e trasporti, svincolando il loro consumo dalla crescita economica (decoupling) in modo da "fare di più con meno" usando tecnologie leggere e pulite
- Riduzione della crescita di trasporto e ripartizione modale più bilanciata a favore delle ferrovie e dell'acqua
- Riduzione dei costi ambientali e sociali dovuti alla logistica e loro incorporazione nella contabilità aziendale e territoriale
- Dematerializzazione dell'economia (durata di beni e servizi, miniaturizzazione dei prodotti, sostituzione di prodotti con servizi)
- Migliore qualità aziendale
- ICT (Information and Communication Technology) per sostituire il trasporto fisico e fornire servizi efficienti ai clienti ed ai cittadini (tele-lavoro, tele-conferenze, spesa a distanza e a domicilio, tele-burocrazia, etc.)

Metodologia adottata per stimare i dati economici riferiti al trasporto

I seguenti passi caratterizzano la metodologia usata per stimare le basilari Unità di Trasporto (Pkm e Tkm, cioè passeggeri-chilometro e tonnellate-chilometro), i loro valori unitari rispetto al PIL e al numero di abitanti, nonché la loro incidenza in termini costi ambientali e sociali (esternalità).

Il calcolo di Pkm e Tkm relativi all'area territoriale in esame combina due metodi.

Il primo metodo può essere definito come metodo bottom-up e consiste nel:

- considerare il numero dei veicoli attribuiti dal PRA all'area territoriale presa in esame
- moltiplicare il numero dei veicoli di ciascuna categoria per un numero medio di km percorsi in un anno al fine di stimare il numero di veicoli-km
- moltiplicare il numero dei veicoli-km per un numero medio di passeggeri o tonnellate per veicolo al fine di ottenere una stima di Pkm e Tkm.

Nel caso di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, un altro metodo per calcolare Pkm and Tkm utilizza di dati disponibili su numero di passeggeri e tonnellate trasportate in un anno. Tali dati sono moltiplicati per il numero medio di km percorsi per viaggio.

Il secondo metodo può essere definito come metodo top-down e consiste nel:

utilizzare i dati (Pkm and Tkm) disponibili a livello nazionale per le modalità di trasporto esistenti nell'area presa in esame

- selezionare variabili appropriate per adattare i dati nazionali al contesto locale interessato; generalmente ciò comporta la disponibilità di informazioni sul valore locale del PIL, sul numero degli abitanti e sul valore dei consumi delle famiglie, dati questi che possono essere utilizzati come comune denominatore tra le due dimensioni territoriali (nazionale e locale);
- calcolare Tkm e Pkm per unità rispetto alla variabile di riferimento (ad esempio, Pkm per PIL o per abitante)
- moltiplicare il numero medio di Pkm/PIL o per abitante (lo stesso vale per Tkm) per il valore delle variabili selezionate nell'area in esame

L'ultima operazione consiste nel determinare una sensata attribuzione di Tkm e Pkm all'area in esame, considerando il campo di variazione (valori massimi e minimi) entro il quale si muovono i risultati ottenuti dai due metodi.

Le esternalità (o costi esternalizzati) sono stimate in modo analogo:

- prendendo a riferimento le stime dei costi medi a livello nazionale (gas da effetto serra, inquinamento dell'aria, rumore, incidenti, congestione) per unità di trasporto (Pkm e Tkm) che sono pertinenti alle modalità di trasporto prevalenti nell'area in esame
- moltiplicando i costi unitari così selezionati per i valori di Pkm e Tkm attribuiti all'area in esame
- calcolando il valore percentuale dei costi esternalizzati dovuti al trasporto rispetto al PIL locale, al fine di valutare pienamente il loro ammontare totale

PRINCIPALI INDICATORI

Struttura di base

| | | |
|--|-------------|------|
| PIL totale (EURO corrente) anno | 923.394.000 | 2001 |
| Numero addetti alle unità locali di tutti i settori anno | 12.195 | 2001 |

Struttura del commercio

| | | |
|--|-----|------|
| Unità locali nel commercio all'ingrosso | 275 | 2002 |
| Unità locali nel commercio al dettaglio | 718 | 2002 |
| Superficie totale (m2) di tutti i pubblici esercizi per 1000 abitanti anno | | |
| Imprese con accesso ad Internet su tutti gli utenti (%) anno | 36 | 2004 |
| Famiglie con accesso ad Internet su tutti gli utenti (%) anno | 64 | 2004 |

Sviluppo delle infrastrutture per il trasporto

| | | |
|---|--------|------|
| Ferrovie per tipologia (Km di semplice binario) anno | 44 | 2001 |
| Km di ferrovia per 1000 abitanti anno | 0,96 | 2001 |
| Km totali di strade anno | 630 | 2001 |
| Km di strade per 1000 abitanti anno | 13,7 | 2001 |
| Km di strade regionali anno | 69 | 2001 |
| Km di strade provinciali anno | 302 | 2001 |
| Km di strade locali anno | 259 | 2001 |
| Capacità di trasporto passeggeri per ferrovia (treni al giorno) anno | 32 | 2001 |
| Capacità di trasporto merci per ferrovia (treni al giorno) anno | 2 | 2001 |
| Capacità delle strade regionali : numero di veicoli per giorno anno | 15.000 | 2001 |
| Capacità delle altre strade: numero di veicoli per giorno anno | 10.000 | 2001 |
| Congestione del traffico su strade regionali: tempo (ore) per abitante anno | 0,009 | 2001 |
| Congestione del traffico sulle altre strade: tempo (ore) per abitante anno | 0,010 | 2001 |
| Ore di affollamento per abitante sui mezzi di trasporto pubblico anno | 0,0072 | 2001 |

Intensità del trasporto

| | | |
|---|--------|------|
| Totale trasporto passeggeri (milioni di Pkm) anno | 644 | 2001 |
| Trasporto passeggeri (milioni di Pkm) su ferrovia anno | 35 | 2001 |
| Trasporto pubblico passeggeri (milioni di Pkm) su strada (bus) anno | 11 | 2001 |
| Trasporto privato passeggeri (milioni di Pkm) su strada (auto e motocicli) anno | 598 | 2001 |
| Totale trasporto merci (milioni di Tkm) anno | 164 | 2001 |
| Trasporto merci (milioni di Tkm) su ferrovia anno | 4 | 2001 |
| Trasporto merci (milioni di Tkm) su strada anno | 160 | 2001 |
| Intensità del trasporto passeggeri (Pkm per unità di PIL) anno | 0,7 | 2001 |
| Intensità del trasporto merci (Tkm per unità di PIL) anno | 0,18 | 2001 |
| Intensità del trasporto passeggeri (Pkm per abitante) anno | 15.000 | 2001 |
| Intensità del trasporto merci (Tkm per abitante) anno | 3.600 | 2001 |

Costi esterni del trasporto

| | | |
|--|------|------|
| Costi totali ambientali e sociali (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 97,3 | 2001 |
| Costi dell'effetto serra (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 7,7 | 2001 |
| Costi di inquinamento dell'aria (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 40,6 | 2001 |
| Costi del rumore (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 11,6 | 2001 |
| Costi degli incidenti (milioni di Euro correnti): trasporto totale anno | 24,8 | 2001 |
| Costi di congestione (milioni di Euro correnti): trasporto totale anno | 12,6 | 2001 |
| Costi ambientali e sociali (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 57,5 | 2001 |
| Costi dell'effetto serra (milioni di EURO correnti) per tutte le modalità di trasporto passeggeri anno | 4,7 | 2001 |
| Costi di inquinamento dell'aria (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 17,3 | 2001 |
| Costi del rumore (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 5,3 | 2001 |
| Costi degli incidenti (milioni di Euro correnti): trasporto passeggeri anno | 22,8 | 2001 |
| Costi di congestione (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 7,5 | 2001 |
| Costi ambientali e sociali (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 39,8 | 2001 |
| Costi dell'effetto serra (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 3 | 2001 |
| Costi di inquinamento dell'aria (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 23,4 | 2001 |
| Costi del rumore (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 6,3 | 2001 |
| Costi degli incidenti (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 2 | 2001 |
| Costi di congestione (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 5,1 | 2001 |

Costi esterni del trasporto su ferrovia

| | | |
|--|-----|------|
| Costi dell'effetto serra (milioni di EURO correnti) : trasporto totale anno | 0,2 | 2001 |
| Costi di inquinamento dell'aria (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 0,4 | 2001 |
| Costi del rumore (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 0,9 | 2001 |
| Costi degli incidenti (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 0,1 | 2001 |
| Costi di congestione (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 0,1 | 2001 |

| | | |
|---|-----|------|
| Costi dell'effetto serra (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 0,2 | 2001 |
| Costi di inquinamento dell'aria (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 0,4 | 2001 |
| Costi del rumore (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 0,7 | 2001 |
| Costi degli incidenti (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 0,1 | 2001 |
| Costi di congestione (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 0,1 | 2001 |
| Costi dell'effetto serra (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 0 | 2001 |
| Costi di inquinamento dell'aria (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 0 | 2001 |
| Costi del rumore (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 0,2 | 2001 |
| Costi degli incidenti (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 0 | 2001 |
| Costi di congestione (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 0 | 2001 |

Costi esterni del trasporto su strada

| | | |
|---|------|------|
| Costi dell'effetto serra (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 7,5 | 2001 |
| Costi di inquinamento dell'aria (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 40,2 | 2001 |
| Costi del rumore (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 10,7 | 2001 |
| Costi degli incidenti (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 24,7 | 2001 |
| Costi di congestione (milioni di EURO correnti): trasporto totale anno | 12,5 | 2001 |
| Costi dell'effetto serra (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 4,5 | 2001 |
| Costi di inquinamento dell'aria (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 16,9 | 2001 |
| Costi del rumore (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 4,6 | 2001 |
| Costi degli incidenti (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 22,7 | 2001 |
| Costi di congestione (milioni di EURO correnti): trasporto passeggeri anno | 7,4 | 2001 |
| Costi dell'effetto serra (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 3 | 2001 |
| Costi di inquinamento dell'aria (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 23,4 | 2001 |
| Costi del rumore (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 6,1 | 2001 |
| Costi degli incidenti (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 2 | 2001 |
| Costi di congestione (milioni di EURO correnti): trasporto merci anno | 5,1 | 2001 |

Socio-cultura

L'approccio SDL (Sustainable District Logistics, Logistica di Distretto Sostenibile) integra strategie aziendali e territoriali per:

- Promuovere stili di produzione e consumo sostenibili
- Migliorare la qualità sociale nelle aziende
- Investire in capitale umano (istruzione e formazione) specialmente su sviluppo sostenibile, logistica, trasporto, etc.
- Investire in ricerca e innovazione
- Sviluppare interdisciplinarietà nella gestione della logistica e nella pianificazione territoriale

PRINCIPALI INDICATORI

Struttura della popolazione

| | | |
|---|--------|------|
| Abitanti totali anno | 45.940 | 2001 |
| Abitanti totali con età compresa tra 15-64 anno | 29.950 | 2001 |
| Speranza di vita per le donne anno | 83,3 | 2001 |
| Speranza di vita per gli uomini anno | 77,4 | 2001 |

Livello di istruzione

| | | |
|---|---|------|
| Programmi di educazione ambientale anno | 4 | 2001 |
|---|---|------|

Indicatori - Orientamento: Le tre equità

Equità sociale (fra individui)

L'approccio SDL (Sustainable District Logistics, Logistica di Distretto Sostenibile) integra strategie aziendali e territoriali per:

- Migliorare l'accessibilità a beni, servizi, persone e luoghi, sviluppando servizi che rispondono ai bisogni dei cittadini, con particolare riguardo a donne, poveri, persone diversamente abili, immigrati, minoranze etniche, abitanti nelle aree rurali e di montagna, etc. (pari accessibilità)
- Ridurre gli spostamenti non desiderati e non necessari (flussi di persone e materiali)
- Favorire uno sviluppo locale bilanciato
- Migliorare metodi gestionali, stili e comportamenti organizzativi, condizioni di lavoro (per es. pari opportunità tra uomini e donne, eliminazione di qualunque tipo di discriminazione, salute e sicurezza)

PRINCIPALI INDICATORI

Sviluppo delle pari opportunità

| | | |
|---|----|------|
| Imprese di trasporto e logistica dirette da donne (%) sul totale delle aziende anno | 15 | 2003 |
| Donne nei governi locali (%) sul totale uomini anno | 13 | 2003 |

Impatti della intensità del trasporto

| | | |
|--|------|------|
| Numero di morti e feriti per incidenti di traffico stradale anno | 210 | 2001 |
| Numero di morti e feriti per incidenti di traffico stradale sul totale della popolazione locale (%) anno | 0,46 | 2001 |

Equità inter-locale (fra territori)

L'approccio SDL (Sustainable District Logistics, Logistica di Distretto Sostenibile) integra strategie aziendali e territoriali per:

- Contribuire allo sviluppo interlocale bilanciato (economico, sociale e ambientale)
- Sviluppare relazioni eque e solidali tra differenti contesti locali e regionali (equa accessibilità riferita a commercio, economia, socio-cultura, ambiente)
- Sviluppare alleanze equilibrate fra operatori logistici e imprenditori di diverse aree territoriali
- Diffondere sistemi di connessione, informazione e comunicazione ad alta tecnologia (per es. reti digitali locali ed interlocali)

PRINCIPALI INDICATORI

Coesione economica e sociale

| | | |
|--|--------|------|
| PIL per abitante (in EURO correnti) anno | 20.100 | 2001 |
| Immigrati sul totale della popolazione locale (%) anno | 6 | 2001 |
| Reti Internet interlocali anno | 1 | 2000 |

Equità inter-temporale (fra generazioni)

L'approccio SDL (Sustainable District Logistics, Logistica di Distretto Sostenibile) integra strategie aziendali e territoriali per:

- Ricerche relative scenari, modelli, metodi e tecnologie di logistica sostenibile
- Istruzione per alimentare la capacità delle future generazioni di concepire nuovi stili di produzione e consumo
- Conservazione e sviluppo delle risorse ambientali
- Valutazione strategica dell'impatto dei modelli di logistica (rischi di lungo termine e cambiamenti dannosi) considerando gli altri 9 aspetti di orientamento SDL

PRINCIPALI INDICATORI

Coesione sociale

| | | |
|--|-------|------|
| Percentuale di popolazione sotto i 15 anni anno | 12,4 | 2001 |
| Percentuale di popolazione sopra i 65 anni anno | 22,4 | 2001 |
| Tasso di dipendenza per anno (% delle persone con età da 0-14 e sopra i 65 anni sul totale della popolazione tra 15-64) anno | 53,39 | 2001 |

Impatti dello sviluppo

| | | |
|---|---|------|
| Progetti sottoposti a valutazione strategica di impatto ambientale anno | 1 | 2002 |
|---|---|------|

Indicatori - Orientamento: I quattro principi sistemici

Diversità

L'approccio SDL (Sustainable District Logistics, Logistica di Distretto Sostenibile) integra strategie aziendali e territoriali per favorire coerenza, flessibilità, permeabilità e diffusione di:

- Identità e strutture locali (bio-diversità, habitat, patrimonio socio-culturale, vocazioni economiche, etc.)
- Innovazione e sviluppo dei settori economici, con particolare attenzione alle piccole e medie imprese, alle fonti di reddito sia nelle aree urbane, sia in quelle rurali e di montagna, agli stili di produzione e consumo (valori e etica)

PRINCIPALI INDICATORI

Diversità sociale

Flusso di immigrazione proveniente dall'Est Europa sul totale degli immigrati (%) | anno 60 2001

Diversità ambientale

Biodiversità (piani e programmi) | anno 4 2002

Diversità economica

Imprese con marchi di origine controllata | anno 39 2002

Sussidiarietà

L'approccio SDL (Sustainable District Logistics, Logistica di Distretto Sostenibile) integra strategie aziendali e territoriali per accrescere capacità tramite:

- Diffusione della conoscenza e processi decisionali aperti
- Integrazione di dimensioni locali e globali (glocalità)
- Riduzione del raggio territoriale dei flussi di materiali
- Ottimizzazione dei flussi di materiali
- Integrazione degli approcci top-down (dall'alto al basso) e bottom-up (dal basso all'alto)
- Empowerment delle comunità locali

PRINCIPALI INDICATORI

Sussidiarietà dei flussi di trasporto

Transito su tutto il trasporto merci (%) | anno 0 2001

Approvvigionamento originato e destinato all'interno su tutto il trasporto merci (%) | anno 3 2001

Approvvigionamento originato all'interno e destinato all'esterno su tutto il trasporto merci (%) | anno 32 2001

Distribuzione originata e destinata all'interno su tutto il trasporto merci (%) | anno 1 2001

Distribuzione originata all'interno e destinata all'esterno su tutto il trasporto merci (%) | anno 64 2001

Trasporto merci interno all'area locale sul totale approvvigionamenti Tkm (%) | anno 25 2001

Trasporto merci interno all'area locale sul totale distribuzione Tkm (%) | anno 20 2001

Trasporto merci esterno all'area locale sul totale approvvigionamenti Tkm (%) | anno 75 2001

Trasporto merci esterno all'area locale sul totale distribuzione Tkm (%) | anno 80 2001

Networking e partnership

L'approccio SDL (Sustainable District Logistics, Logistica di Distretto Sostenibile) integra strategie aziendali e territoriali per sviluppare:

- Reti regionali e locali di produzione, distribuzione e consumo
- Capitale sociale (associazioni e networks)

- Organizzazioni a rete (per es. consorzi di aziende, cooperazioni tra settori privati, pubblici e sociali, cooperazione tra consorzi locali e metropolitani di trasporto e logistica)
- Alleanze tra operatori e modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente
- Scambio di esperienze e buone pratiche di trasporto e logistica sostenibili tra differenti contesti locali e regionali
- Alleanze e collaborazione tra autorità pubbliche e attori privati di differenti contesti regionali e locali

PRINCIPALI INDICATORI

Aziende, associazioni imprenditoriali e consorzi

| | | |
|---|-----|------|
| Unità locali di trasporto stradale anno | 182 | 2001 |
| Unità locali di trasporto ferroviario anno | 5 | 2001 |
| Unità locali di attività ausiliarie al trasporto anno | 16 | 2001 |
| Consorzi tra operatori logistici anno | 1 | 2001 |
| Associazioni di imprese anno | 8 | 2001 |

Partecipazione

L'approccio SDL (Sustainable District Logistics, Logistica di Distretto Sostenibile) integra strategie aziendali e territoriali per:

- Estendere la costellazione degli stakeholders, incorporando nuovi punti di vista , culture, interessi e comportamenti (ad esempio, quelli delle donne, delle nuove generazioni, degli anziani, delle persone diversamente abili e dei poveri)
- Accrescere informazione, animazione e facilitazione
- Coinvolgere e legittimare gli stakeholders nei processi decisionali sulla pianificazione territoriale, la logistica, i trasporti, etc.
- Coinvolgere diversi organismi (privati, pubblici e sociali) nella gestione dei processi relativi alla logistica
- Strutturare forme di partecipazione alla gestione cooperativa dei processi relativi alla logistica di prossimità
- Gestire in modo democratico la valutazione strategica degli impatti dei processi relativi alla logistica

PRINCIPALI INDICATORI

Mobilizzazione degli attori

| | | |
|---|---|------|
| Campagne pubbliche per la consapevolezza nel trasporto e nella logistica anno | 0 | 2001 |
|---|---|------|