

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**LOGISTICA  
SVILUPPO E AMBIENTE**

Rivista quadrimestrale  
maggio-agosto 2014  
anno XIV, numero 39

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona  
e-mail: info@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it  
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio  
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico

Giuseppe Goisis  
Prof. Ord. di Filosofia Politica, Università  
Ca' Foscari, Venezia

Cristiana Mazzoni  
Parigi - Prof. HDR, Ecole Nationale Supérieure  
d'Architecture, Strasbourg

Marco Pasetto  
Prof. Ord. di Strade, ferrovie e aeroporti,  
Università di Padova

Franco Purini  
Prof. Ord. di Composizione Architettonica,  
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero  
Prof. Ord. di Tecnica delle costruzioni, Università  
IUAV, Venezia

Zeila Tesoriere  
Prof. Ass. di Composizione Architettonica e Urba-  
na, Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Maria Cristina Treu  
Prof. Ord. di Urbanistica, Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2014 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di agosto 2014

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

**TRASPORTI****5 LOGISTICA, SVILUPPO E AMBIENTE**

di Laura Facchinelli

**7 LA REALTÀ COMPLESSA DELLA  
LOGISTICA ITALIANA**

di Romeo Danielis

**13 IL NUOVO ASSE FERROVIARIO  
DEL GOTTARDO: EFFETTI  
TRASPORTISTICI E AMBIENTALI**

di Oliviero Baccelli e Francesco Barontini

**19 TRASPORTO DEI CAMION PER  
FERROVIA: CONSEGUENZE  
LOGISTICHE E PROSPETTIVE**

di Lucia Rotaris

**25 INTERPORTI: REALTÀ E  
PROSPETTIVE**

di Giovanni Caruso e Francesca Cesarale

**31 LO SVILUPPO DELLE ECONOMIE  
DI SCALA NEL SETTORE  
MARITTIMO CONTAINER E GLI  
EFFETTI SULLA PORTUALITÀ**

di Oliviero Baccelli

**37 LE GRANDI ALLEANZE NAVALI  
E GLI EQUILIBRI MONDIALI DEL  
TRASPORTO MARITTIMO**

di Alessandro Panaro

**45 AUTOSTRADE DEL MARE, UN  
NUOVO INIZIO**

di Andrea Appetecchia

**51 LOGISTICA PORTUALE E AMBIENTE**

di Maria Ines Cusano

**57 SOSTENIBILITÀ NELLA LOGISTICA  
URBANA, TEORIE A CONFRONTO**

di Danilo Marigo

**63 LA PIANIFICAZIONE DELLE MISU-  
RE DI POLITICA DEI TRASPORTI  
NELLA DISTRIBUZIONE URBANA  
DELLE MERCI A ROMA**

di Giacomo Lozzi ed Edoardo Maruccci

**69 LOGISTICA, LA SOSTENIBILITÀ  
AMBIENTALE COME LEVA  
STRATEGICA**

di Danilo Marigo

**73 RIFLESSIONI SULL'ATTIVITÀ  
DELLE AZIENDE LOGISTICHE  
NAZIONALI**

di Claudio Ferrari, Andrea Migliardi e Alessio Tei

**79 LOGISTICA: FENOMENI IN ATTO  
E SCENARI DI TRASFORMAZIONE  
NEL TERRITORIO DEL DISTRETTO  
CERAMICO DI SASSUOLO**

di Cristiana Mattioli

**85 L'EVOLUZIONE RECENTE DEI  
SERVIZI LOGISTICI IN ITALIA, LE  
NUOVE SFIDE DI UN MODELLO  
ANCORA DEBOLE**

di Andrea Appetecchia

*cultura***89 L'INFLUENZA DELLE STRUTTURE  
ELETTROMECCANICHE NELLE  
COSTRUZIONI DEI PORTI DI FINE  
OTTOCENTO**

di Antonella Caroli

**95 PAESAGGIO, AL MART DI  
ROVERETO IL PUNTO DI VISTA  
DEGLI ARTISTI**

di Laura Facchinelli

# Logistica, sviluppo e ambiente

di Laura Facchinelli

*Questo numero è dedicato alla logistica: un tema di assoluto rilievo dal punto di vista dell'economia, dello sviluppo, dell'ambiente. Un tema, in certo senso, specialistico, per addetti ai lavori: pertanto la collettività ne ha scarsa consapevolezza.*

*Un tema complesso, la logistica, che riguarda - in particolare nel settore della logistica distributiva - anche i trasporti: è questo il punto di connessione con gli interessi della nostra rivista. I trasporti entrano in gioco nelle loro differenti modalità, con le molteplici connessioni intermodali, reclamando efficienza.*

*La logistica è sinonimo di trasformazioni: basta pensare alle misure crescenti delle navi e al conseguente necessario ampliamento degli spazi portuali con ammodernamento delle attrezzature. Le trasformazioni sono evidenti anche nella distribuzione delle merci in città, con le molteplici soluzioni che vengono messe a punto per ridurre l'impatto fisico e ambientale.*

*La logistica riguarda il futuro delle aziende, la loro competitività sui mercati, e quindi le condizioni di vita dei cittadini e le dinamiche sociali. Investe l'uso del territorio e quindi il benessere psicofisico nostro e delle generazioni che verranno. E trova un limite proprio nella scarsa capacità, da parte degli enti decisori, di progettare a lungo periodo.*

*Lascio al curatore l'illustrazione e il confronto fra i molteplici punti di vista sviluppati dagli autori degli articoli, i cui interventi spaziano dal nuovo asse ferroviario del Gottardo al trasporto dei camion per ferrovia, dagli interporti al trasporto marittimo dei container, dalle autostrade del mare alla logistica urbana. Quel che risulta evidente è che il nostro Paese è in ritardo nella realizzazione di alcune grandi opere infrastrutturali che, rispondendo alla domanda di mobilità espressa dal tessuto industriale, potrebbero/dovrebbero consentire competitività e sviluppo. È evidente, per esempio, che non sono stati adottati gli interventi normativi utili a contrastare il tutto-strada realizzando in modo efficace l'intermodalità. Sembra che, nei fatti, non sia stato ancora compreso il ruolo fondamentale che le ferrovie potrebbero svolgere, al di là dei collegamenti veloci per il servizio viaggiatori, anche per il trasporto delle merci. Occorre affrontare col necessario vigore anche le mutate esigenze dei porti. E perseguire, concretamente, l'obiettivo di rendere i trasporti sostenibili, anche premiando le imprese che, organizzandosi meglio, inquinano meno.*

*La sostenibilità è un nodo cruciale, al quale la nostra rivista dedica attenzione da sempre. La salvaguardia dell'ambiente vuol dire riduzione dei fattori inquinanti dell'aria e dell'acqua, ma anche dei rumori invasivi e degli oltraggi alla vista. E dunque riguarda il rispetto del paesaggio. Trasportare quasi solo su strada significa, infatti, costruire sempre più strade, e quindi attraversare, consumare suolo, spesso deturpare.*

*La constatazione delle inadeguatezze assume evidenza dal confronto con i Paesi che, invece, hanno saputo intervenire. Non sempre si tratta di realizzare imprese di grandi proporzioni: in certi casi la differenza la fanno la lungimiranza e l'inventiva, le norme e la costanza nel farle applicare. Le best practice ("buone pratiche"; volendo usare la bella lingua italiana) dovrebbero servire da modello.*

*Ancora una volta vorrei sottolineare l'importanza dell'informazione al grande pubblico. In primo piano soprattutto il ruolo di giornali e televisione (dato che internet è un oceano nel quale, spesso, si approfondisce solo quello che già si conosce). Questo perché una collettività informata è in grado di accogliere con maturità le grandi opere necessarie per partecipare al progresso della comunità internazionale. E può pretendere, appunto, le "buone pratiche", anche quelle che agli amministratori, per varie ragioni, interessano poco!*

*Nella sezione "Cultura" un'autrice parla dei porti dal punto di vista della storia, sottolineando l'importanza di recuperare manufatti, macchine, edifici, intere aree non più in uso. Significativi sono alcuni interventi (per esempio ad Amburgo) attuati per trasformare aree portuali dismesse in quartieri moderni e vitali. Se la logistica investe sviluppo ed economia, la consapevolezza storica è altrettanto importante come ricchezza sul piano culturale, come profondità e molteplicità. E quindi come capacità di costruire il futuro.*



# Interporti : realtà e prospettive

di Giovanni Caruso e Francesca Cesarale

“... Le cataste dei container che occupavano l'intero ponte erano come blocchi di case, fra i quali restavano angusti vicoli, e l'impressione fu di entrare in una città deserta.

Con l'avvento dei container, le navi hanno perso la vecchia eleganza delle loro sagome e i porti il loro vivace brulicare di umanità. Il porto “nuovo” di La Spezia sembrava il set di un film di fantascienza. Enormi gru si muovevano avanti e indietro caricando e scaricando cassoni di ferro di tutti i colori, mettendoli su camion, sulle navi, depositandoli su cumuli di altri cassoni, il tutto automaticamente, al suono di un continuo allarme che non allarmava nessuno: sulla distesa dei piazzali non si vedeva un'anima viva, come se tutto fosse manovrato da un qualche lontano computer e gli uomini non esistessero più”.

Tiziano Terzani, *Un indovino mi disse*

I trasporti e la logistica rivestono un ruolo centrale per la sostenibilità dello sviluppo economico e sociale di ogni Paese. Un sistema di trasporto efficiente consente di creare e potenziare mercati e costituisce una leva essenziale per favorire e sostenere l'economia del Paese.

Negli ultimi anni si è assistito ad una profonda modifica strutturale dei modelli di domanda di trasporto merci: il passaggio da una economia di “stock” ad una economia “di flusso”, la delocalizzazione sul territorio degli insediamenti produttivi, l'estensione dei mercati e la diffusione della logistica hanno determinato una variazione nella struttura spaziale e comportamentale della domanda di trasporto.

La conseguenza è un aumento delle congestioni, con impatti negativi sull'ambiente, sulla qualità della vita e sulla sicurezza, con elevati costi per la collettività.

Il volume del commercio mondiale di beni e servizi ha avuto una variazione percentuale, nel 2013, pari al 3,0 con una previsione nel 2014 e 2015 rispettivamente del 4,3 e 5,3<sup>1</sup>.

Secondo dati delle Nazioni Unite<sup>2</sup>:

- la popolazione mondiale è in continua crescita con oltre 7 miliardi di abitanti nel 2011 di cui il 51% in aree metropolitane;
- il settore dei trasporti produce oltre il 25% delle emissioni mondiali di CO<sub>2</sub> ed il trasporto stradale in particolare è responsabile per il 16% delle emissioni globali di CO<sub>2</sub>;
- nel 2009 sono stati registrati nel mondo 1,5 milioni di decessi e 50 milioni di feriti causati da incidenti stradali;
- le inefficienze delle reti di trasporto costano globalmente tra 1 e 2 trilioni di dollari l'anno;

<sup>1</sup> CNT 2012-2013(pg3).

<sup>2</sup> UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) *Intelligent Transport System for sustainable mobility*, Genova, febbraio 2012.

## Interports: reality and perspectives

by Giovanni Caruso and Francesca Cesarale

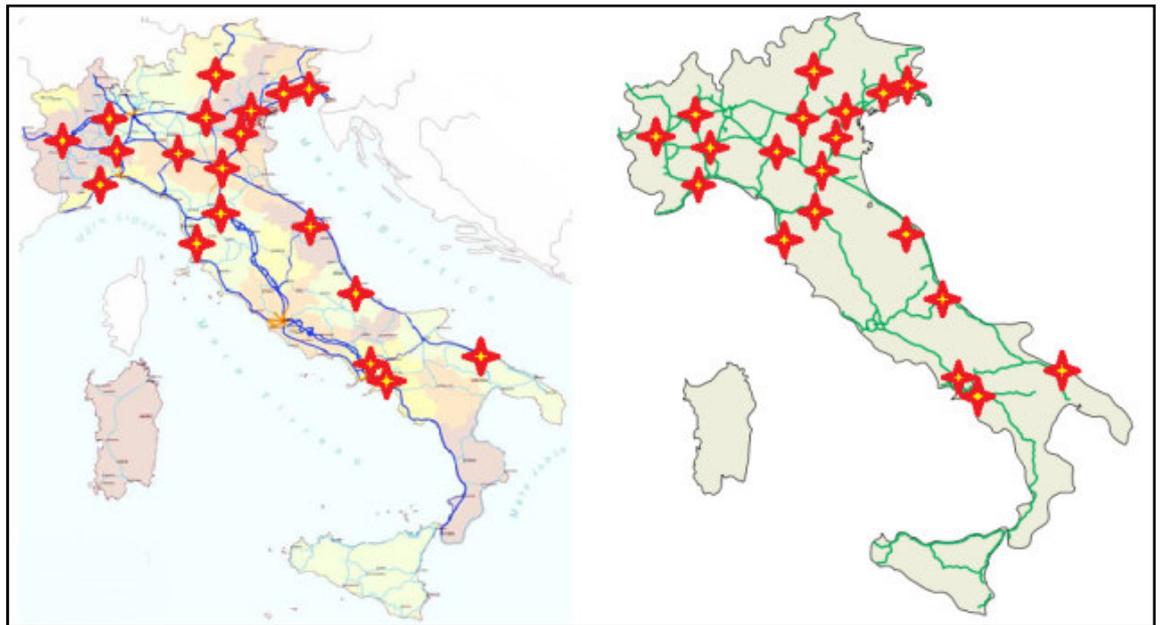
This article offers a critique of the phenomenon, focusing separately on two different aspects: reality and planning.

The first part illustrates the current reality of national interports; the second part offers suggestions with regard to the future finalities that should orient legislators, the funding from the European Community and national governments, and all professionals in the field, focusing in particular on the existing relationships between interports, ports and TEN networks.

Special attention was dedicated to current developments in intermodality: the National Logistic Platform, a telematic computer infrastructure conceived to provide system services to all professionals, becoming a platform for interconnection, for handling data and the processes involved, which is meant to become a reference point for the national logistic network, with an integrated management of cargo traffic information.

Another new development is the role of interports in the context of urban distribution logistics, as elements to consider in planning the supply chain; the interports could provide services and infrastructures to become urban freight distribution centres, i.e. logistical platforms located near the city or on the edge of the city centres, where merchandise could be shipped, and loads consolidated before sending them to their final destinations. The final emphasis is on the current advanced concept of “logistics system or cluster”, towards which current legislation is tending.

Nella pagina a fianco: vedute aeree dell'interporto di Bologna (in alto) e della ZAI, terminal trasporti combinati di Verona.



1 - Posizioni degli Interporti in relazione alla rete ferroviaria e delle autostrade.

- la congestione viene stimata in circa l'1% del PIL nelle economie sviluppate ed il 2-5% in quelle in via di sviluppo.

Non va dimenticato inoltre che i mezzi di trasporto costituiscono la principale fonte di emissione di PM 10 e PM 2.5, le cosiddette polveri sottili che sono riconosciute come agenti inquinanti estremamente dannosi per la salute.

In tale contesto, in cui la produzione industriale e il trasporto delle merci rappresentano due aspetti di un'unica questione complessa, si è iniziato a parlare di logistica economica teorizzata nel 1991 da Sten Thor che la definì "una disciplina innovativa atta ad analizzare l'allocazione ottima delle risorse nell'ambito dei sistemi di produzione e distribuzione delle merci".

Deve svilupparsi, quindi, una logistica sostenibile che passi, sì, attraverso l'intermodalità, l'ottimizzazione dei percorsi, la riduzione dei ritorni a vuoto, la localizzazione intelligente dei magazzini, la limitazione del just in time esasperato, la distribuzione urbana delle merci, ma anche attraverso una progettualità diversa che faccia entrare le esigenze e le possibilità della logistica all'interno del processo di industrializzazione e commercializzazione dei prodotti.

Il positivo risultato di un posizionamento ottimale dal punto di vista logistico contribuisce allo sviluppo di una nuova organizzazione geografica della produzione compatibile con gli obiettivi di mobilità sostenibile e, a livello locale, cooperando ed interagendo con le reti di imprese per ridurre le distanze medie ed aumentare il fattore di carico medio.

In Italia la filiera della logistica e dei sistemi di trasporto, che comprende circa 110.000 aziende imprese attive nella gestione di infrastrutture intermodali e nell'offerta di servizi di trasporto merci, ha generato un valore del fatturato complessivo di oltre 76 mld di euro nel 2011 con un incremento in termini nominali del 7,8% rispetto al 2009<sup>3</sup>.

Si tratta, pertanto, di un settore che offre un contributo significativo all'economia del Paese, svolgendo il ruolo di volano per lo sviluppo del territorio e agendo come fattore di accrescimento del potenziale competitivo del sistema produttivo locale.

3 Contractlogistics 2013.

## Interporti e Piattaforma Logistica Nazionale

Un adeguato sviluppo della logistica, dunque, appare cruciale in Italia, in particolare in un contesto economico complesso come quello attuale, al fine di ridurre i costi di trasporto per le imprese e di sostenere un settore ad alto valore aggiunto e che ha un impatto significativo anche sotto il profilo occupazionale.

Al centro di un posizionamento logistico ottimale si colloca l'Interporto, che rappresenta una delle infrastrutture logistiche più complesse e articolate. L'interporto è "un complesso organico di strutture e di servizi integrati e finalizzati allo scambio delle merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione".

La peculiarità di tale struttura è pertanto quella di rappresentare un "sistema integrato di trasporti e servizi logistici". Infatti l'interporto non deve solamente garantire i trasporti intermodali o combinati ma deve altresì assicurare alle merci, alle imprese, ai mezzi e alle persone una molteplicità di servizi di carattere generale e di supporto quali: banche, uffici postali, ristorazione, rifornimenti e alcune manutenzioni per i mezzi di trasporto, per i container e altri più specifici quali: dogane, servizi telematici, ecc.

In quanto struttura inserita nel sistema logistico, le imprese di gestione dell'infrastruttura interportuale si collocano nella più ampia categoria dei *service provider* (organizzazioni che forniscono servizi ai produttori, distributori, rivenditori e clienti) che hanno lo scopo di offrire, in modo integrato, tutta una serie di servizi alle merci, alle persone ed ai mezzi.

In quanto infrastruttura intermodale l'interporto si configura invece come nodo integratore delle diverse modalità di trasporto; la maggior parte degli interporti sono allo stesso tempo terminal ferroviari e centri di distribuzione. Dal punto di vista dei terminal ferroviari, gli interporti possono considerarsi principalmente *terminal near-dock*, in molti casi collegati ad un terminal portuale a centinaia

di chilometri di distanza<sup>4</sup>. Inoltre gli interporti ricoprono il ruolo di centri di distribuzione, in particolare modo per quanto riguarda il warehousing e, in un numero minore di casi, il cross-docking.

La rete interportuale italiana di rilevanza nazionale<sup>5</sup> è composta da 24 strutture di cui 14 al Nord, 5 al centro e 5 al Sud, di questi 20 interporti sono completamente operativi, di cui 12 insediati al Nord, 4 al Centro e 4 al Sud.

Nel 2012 gli interporti italiani operavano utilizzando complessivamente oltre 22 mln di m<sup>2</sup> di "aree infrastrutturate". Tali aree rappresentano la "capacità produttiva" dell'intero sistema interportuale che potrebbe essere aumentata di ulteriori 10 mln di m<sup>2</sup> nel medio-breve periodo (+47,5%). Infatti nel 2012 gli interporti avevano più di 32 mln di "aree disponibili" (sulla base di diversi titoli giuridici), in buona parte ancora da infrastrutturare (attraverso investimenti immobiliari e infrastrutturali). Inoltre, dati gli strumenti urbanistici vigenti, gli interporti italiani avrebbero un'ulteriore area di espansione pari a 6 mln di m<sup>2</sup> (+17,7% delle aree disponibili), essendo le aree assegnate all'attività interportuale dagli strumenti urbanistici pari a circa 38 mln di m<sup>2</sup>. Prendendo in considerazione congiuntamente le aree di possibile sviluppo a breve-medio termine e quelle a lungo termine, gli interporti evidenziano quindi una capacità di espansione delle proprie aree pari al 73,7%.

Per quanto riguarda la localizzazione degli interporti operativi nel 2012 vanno evidenziate:

- la polarizzazione nel Nord Italia;
- la coincidenza con i nodi delle maggiori direttrici dei traffici ferroviari e stradali;
- l'assenza della Lombardia e del Lazio, che pure rappresentano un bacino di domanda potenziale di servizi logistici molto rilevante;
- la localizzazione della rete interportuale lungo le principali dorsali di traffico italiane e europee, in corrispondenza dei corridoi paneuropei secondo la nuova programmazione rivista dalla Commissione Europea.

Nella previsione di una crescita del traffico merci occorre affrontare il tema secondo una visione di maggiore sostenibilità che non può avvenire solo aumentando il numero delle infrastrutture ma adottando un approccio nel quale i trasporti sono pensati come sistemi totalmente integrati in cui, informazioni, gestione e controllo operano in sinergia al fine di ottimizzare la gestione delle infrastrutture e delle piattaforme logistiche, riorganizzando i flussi di traffico in modo da promuovere il riequilibrio fra i diversi modi di trasporto ed incentivando un maggiore utilizzo delle modalità trasportistiche maggiormente sostenibili.

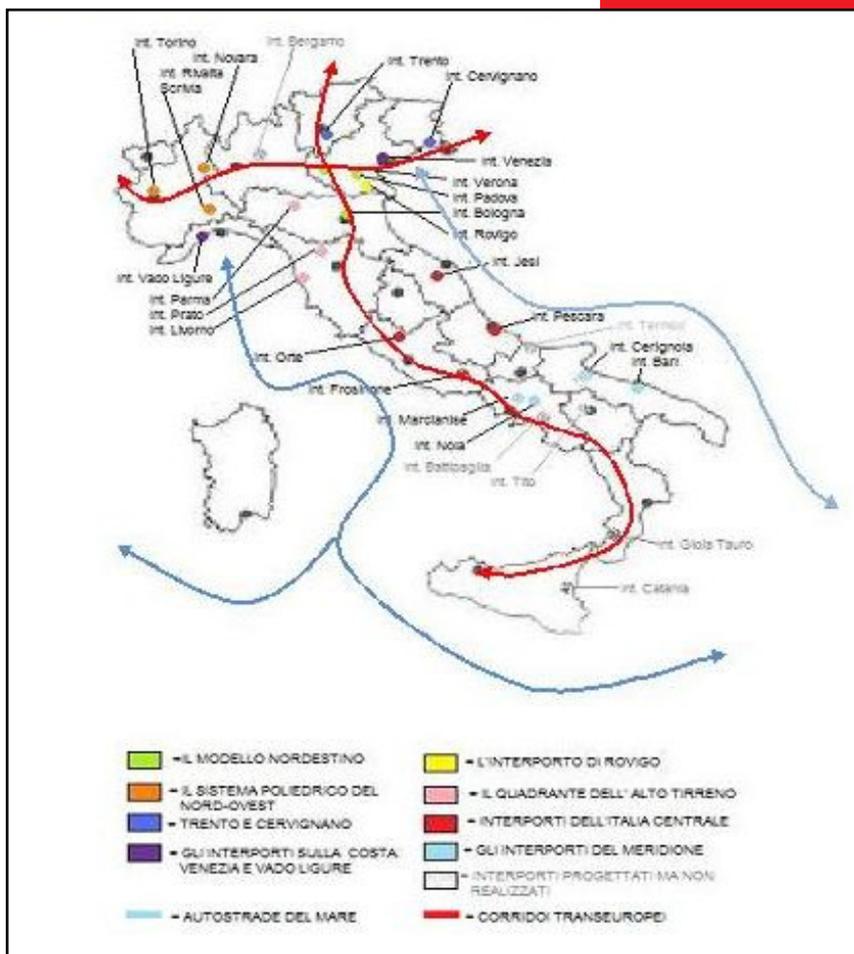
Ciò significa rendere disponibili ai mercati reti caratterizzate da quattro fattori fondamentali: connettività di rete, interconnessione, intermodalità, interoperabilità.

In tale ottica nell'ambito dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) si inserisce la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN).

La Piattaforma Logistica Nazionale è concepita per erogare servizi di sistema a tutti gli operatori, divenendo la piattaforma di interconnessione, di regia

4 Una dinamica importante che sta interessando negli ultimi tempi il sistema interportuale italiano è legata alla trasformazione di alcune infrastrutture in una specie di "on-dock" terminal. Un importante ruolo a riguardo sta per esempio avendo l'iniziativa relativa ai cosiddetti "corridoi doganali".

5 Dati rilevati dal rapporto UIR Anno 2012.



dei dati e dei processi ad essi relativi.

Essa infatti mira a diventare il punto di riferimento della rete logistica nazionale, tramite la gestione integrata delle informazioni sul traffico merci.

I principali attori della filiera (porti, interporti ed autotrasportatori) verranno "messi in rete" tramite la piattaforma e scambiando i dati in tempo reale potranno pianificare, ottimizzare e prenotare in modo ottimale le missioni di carico e scarico, la gestione dei flussi fisici, gli slot di carico e scarico merci preso i nodi da parte degli autotrasportatori. La Piattaforma Logistica Nazionale è dotata di un'infrastruttura robusta, aperta, interoperabile e scalabile ed è in grado di offrire alcuni innovativi servizi di sistema:

- servizio Control Tower, che permette di conoscere in tempo reale i mezzi in arrivo ad un punto (nodo logistico, punto di interesse) e di visualizzare la documentazione ad essi relativa;
- servizio di missione interattiva, che permette di pianificare e gestire le missioni, di calcolare il tempo di arrivo e di gestirne la documentazione conoscendo in tempo reale lo stato della viabilità e dell'operatività delle prestazioni;
- servizio Booking, che permette a chi offre un servizio/risorsa di renderlo disponibile all'interno della megacomunità gestendone le prenotazioni;
- servizio di Freight Taxi, che offre un sistema di matching automatico fra domanda ed offerta di trasporto tenendo conto delle posizioni e delle missioni correnti e future dei trasportatori con possibilità di implementazione di servizi aggiuntivi quali:
- Gnoscore, che offre strumenti di business in-

2 - Gli interporti italiani di rilevanza nazionale e i corridoi transeuropei programmati.



- telligente per effettuare analisi storiche su dati generati nell'operatività e archiviati nel data-warehouse;
- ID Card, che realizza un'anagrafica unica, centralizzata e completa di tutti gli autisti e le aziende di autotrasporto;
- controllo accessi, che permette un controllo automatico di tutti gli accessi ai nodi logistici;
- Corridoio Doganale controllato, che realizza dei corridoi doganali virtuali;
- Franchigia, che permette di monitorare e certificare i tempi effettivi di carico e scarico delle merci

Nell'ambito di una visione "vasta" e in divenire della logistica, nella quale come si è visto gli interporti assumono una rilevante valenza, non può non riconoscersi il ruolo della logistica distributiva urbana quale elemento progettuale di filiera, tenuto conto che i trasporti possono essere impiegati per governare, o quanto meno influenzare la localizzazione delle attività sul territorio, nodo cruciale dei problemi urbanistici e territoriali.

In quest'ottica gli interporti potrebbero fornire i loro servizi e le loro infrastrutture ponendosi come centri di distribuzione urbana delle merci ossia piattaforme logistiche localizzate nei dintorni delle città o a ridosso del centro urbano, verso le quali indirizzare le merci, consolidare i carichi e inviarli verso utenti di destino.

Uno dei casi esemplificativi è rappresentato dalla realizzazione del Cityporto a Padova.

Il modello si basa su una piattaforma logistica localizzata presso l'interporto, a poco più di 5 km dalla città, e l'utilizzo di veicoli a bassa emissione a servizio del cosiddetto "ultimo miglio" coerentemente con i vincoli sempre più stringenti imposti per l'accesso a determinate aree urbane (tipicamente centri storici).

In chiave propositiva, attenzione particolare va dedicata ai regimi di incentivazione per l'intermodalità che il mercato indica, allo stato, come determinanti per orientare una quota non irrilevante della domanda verso combinazioni di trasporto diverse dal tutto-strada (modalità a sua volta sovvenzionata con l'effetto di assicurare al vettore marittimo o ferroviario livelli di carico regolari e sufficienti ad offrire il servizio e di stimolare il caricatore o autotrasportatore a sperimentare e consolidare soluzioni di trasporto nuove, favorendo altresì forme di aggregazione della domanda).

In entrambi i casi - intermodalità marittima e intermodalità ferroviaria - l'azione pubblica deve favorire la concentrazione di traffici su collegamenti adatti allo shift modale, per distanze e tipologie di merci, con l'obiettivo di far emergere e consolidare i corridoi di terra o di mare che abbiano elevata valenza logistica, cioè rispondano effettivamente ai flussi di mercato, si connettano efficacemente alle reti a monte e a valle, e possano essere tendenzialmente accompagnati verso l'autosostenibilità. Al fine di garantire una maggiore efficienza complessiva di tutto il sistema intermodale, è inoltre necessario operare su sinergie e coordinamento più stretto tra porti ed interporti italiani, ovvero costruire un reale cluster terra-mare, che già oggi attiva complessivamente un valore aggiunto di 4,3 miliardi di euro, e che consenta di intensificare le esperienze di collaborazione tra porti e piattaforme interportuali.

In effetti già attualmente i rapporti di interscambio tra i due sistemi sono molto intensi. Tutte le piattaforme attive hanno uno o più por-

ti di riferimento attraverso i quali transita un crescente flusso di merci in entrata e in uscita.

Lo sviluppo di simili relazioni dovrebbe portare benefici per entrambe le parti e per il Paese nel suo complesso:

- gli interporti potrebbero accrescere il volume di merci movimentate e di conseguenza il proprio giro d'affari. È ormai nota la situazione di congestionamento in cui versano le banchine di molti porti e l'urgenza di trovare aree retroportuali verso cui far confluire la gestione della distribuzione e le operazioni di prima manipolazione delle merci, minimizzando i tempi di entrata e di uscita;
- un rafforzato collegamento ferroviario diretto tra porti e interporti sposterebbe dalle aree urbane di importanti città costiere come Genova o Napoli gran parte del traffico di veicoli pesanti, consentendo sia di alleggerire i livelli di congestionamento che di ridurre l'inquinamento atmosferico, migliorando così direttamente la qualità della vita;
- una più efficiente movimentazione delle merci in entrata e in uscita consentirebbe al Paese di intercettare una maggiore quota dei flussi intercontinentali.

Un esempio di buona pratica di cluster terra-mare riguarda le relazioni tra gli interporti dell'Italia settentrionale ed i porti dell'Alto Tirreno: Genova, Livorno e La Spezia.

Sulla sponda tirrenica, altri porti interessati da significativi scambi con il sistema interportuale sono quelli di Savona-Vado (con il limitrofo interporto di Vado e con quello di Torino), Napoli (con i due interporti campani di Marjanise e di Nola) e di Gioia Tauro che intrattiene relazioni con le strutture di Nola e di Marjanise nell'Italia meridionale e con quelle di Padova e di Bologna nel Nord del Paese.

Sull'altro versante il cluster terra-mare passa essenzialmente anche attraverso i porti dell'Adriatico, Venezia, Trieste, Ravenna e Taranto, che stanno sviluppando una rete di relazioni che ha quali partner principali le infrastrutture logistiche della macro-area in cui sono ubicati essenzialmente Verona, Padova, Bologna e Trento per i porti nordestini, cui si aggiunge Cervignano per Trieste; Nola e Marjanise per quello pugliese.

La prospettiva di un cluster terra-mare rappresenta senza dubbio una opportunità per i grandi porti italiani, che movimentano ogni anno più di dieci milioni di tonnellate di merci.

Tuttavia lo sviluppo di tali relazioni potrebbe contribuire notevolmente alla crescita anche di nodi di dimensioni più contenute, come quelli di Civitavecchia, Ancona, Salerno o Monfalcone, il cui potenziamento è essenziale per riuscire ad intercettare il maggiore afflusso di merci che si prevede per i prossimi anni e rendere possibile una riconfigurazione dei traffici nell'area. In quest'ottica, le proiezioni più interessanti riguardano l'Italia centrale, dove i centri intermodali di Jesi, Orte, Frosinone e Val Pescara, opportunamente supportati da un adeguamento delle infrastrutture ferroviarie, potrebbero diventare i punti di snodo di un sistema a doppia sponda Tirreno-Adriatico.

In una simile prospettiva, non si può prescindere da un rigoroso studio delle dinamiche che avvengono a livello territoriale e della loro possibile evoluzione futura, né da un'analisi che tenga conto delle caratteristiche del trasporto marittimo, della tipologia di carico trasportato e del rapporto tra imbarchi e sbarchi, ma soprattutto che prenda in considerazione i territori in una logica più ampia rispetto a quella prettamente istituzionale.

Lo sforzo per la creazione di un sistema di trasporti

effettivamente intermodale deve essere volto alla messa a regime di quanto realizzato, nella razionalizzazione e ottimizzazione dell'esistente, sia dal punto di vista dei futuri investimenti infrastrutturali che dal punto di vista della gestione per la quale si rende necessaria una chiara definizione del ruolo delle Amministrazioni pubbliche centrali e locali e del ruolo degli operatori privati.

Inoltre, a supporto e sostegno di tale opera di ottimizzazione, è auspicabile l'elaborazione di una nuova disciplina che riconsideri tutta la normativa in materia di trasporto (pianificazione, progettazione, impatto ambientale liberalizzazioni, interventi pubblici, autotrasporto, cabotaggio) in una logica di integrazione, equilibrio e ottimizzazione. Un passo importante in questa direzione, oltre al disegno di legge citato in materia di interporti e piattaforme logistiche, è stato fatto recentemente dal legislatore con l'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito nella legge 22 dicembre 2011 n. 214. Infatti tale disposizione prevede la possibilità per le Autorità Portuali di costituire "sistemi logistici" al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retroportuali.

Nella direzione del "sistema o distretto logistico" suaccennata si sta muovendo anche la "riforma dell'organizzazione portuale" attualmente in itinere: in essa è infatti previsto che si provveda all'adozione di un piano integrato di distretto con il quale vengono definiti i relativi distretti logistici, costituiti dal complesso delle infrastrutture e dei servizi destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico, in particolare nei rapporti fra scali portuali e rete transnazionale dei trasporti, per favorire l'interconnessione al fine di migliorare la competitività italiana.

Ogni atto che assegna finanziamenti pubblici alla realizzazione o all'ampliamento di infrastrutture esistenti nei porti di cui all'articolo 6 della legge 84/94, nonché alle infrastrutture interportuali e intermodali afferenti ai suddetti porti, deve essere congruamente motivato in coerenza con il piano strategico nazionale della portualità e della logistica. In attuazione dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, l'integrazione dei sistemi logistici è realizzata dalle Autorità Portuali attraverso lo strumento del piano integrato di distretto che costituisce il documento di programmazione dello sviluppo funzionale e infrastrutturale nel distretto.

Il piano integrato di distretto indica gli obiettivi di traffico, definisce il livello dei servizi da erogare, nonché la redditività delle attività svolte dagli operatori economici presenti nel distretto, programma gli interventi infrastrutturali, con particolare riferimento a forme di partenariato pubblico-privato e di finanza di progetto.

Il piano, inoltre, è lo strumento per lo sviluppo dei collegamenti tra i porti e le aree retroportuali e l'efficientamento della catena logistica, da perseguire anche attraverso atti d'intesa e di coordinamento fra le autorità portuali e logistiche, gli enti territoriali interessati, l'Amministrazione delle Dogane e le altre amministrazioni interessate, nonché i gestori degli interporti, delle infrastrutture intermodali, delle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali.

Riproduzione riservata ©

3 - Nella pagina a fianco, in alto: magazzini ad uso logistico dell'Interporto d'Abruzzo.

4 - Nella pagina a fianco, al centro: nuovo casello dell'autostrada A 25.

5 - Nella pagina a fianco, in basso: Verona, ZAI, Centro Direzionale 1.