

**Integrazione del sistema logistico e politiche per il trasporto merci in Italia: una soluzione “europea”?**

**Paolo Costa**

**Autorità Portuale di Venezia**

**1. Il ritardo competitivo del sistema di trasporto e logistico italiano**

Sono più di dieci anni che il nostro Paese cerca di prendere coscienza sistemica del suo problema logistico e sono altrettanti gli anni nei quali la sua politica per il trasporto merci manca di una bussola utile a risolvere una equazione le cui variabili critiche stanno nei porti, negli interporti, nelle ferrovie e nel cabotaggio nazionale.

Sono anni durante i quali si è più volte tentato, senza successo, di varare un piano nazionale della logistica e di approvare nuove leggi sui porti e sugli interporti, mentre il mercato ferroviario ha visto il gestore nazionale dedicarsi con successo all’alta velocità, ma trascurare il cargo senza che lo spazio venisse occupato efficacemente da competitors italiani o stranieri, e le “autostrade del mare” non sono divenute, nonostante i successi sui collegamenti mediterranei, una reale alternativa all’autotrasporto sud-nord e viceversa.

Sono più di dieci gli anni durante i quali si è consumato l’obiettivo-illusione di fare dell’Italia “la piattaforma logistica dell’Europa” solo in nome del suo protendersi al centro del Mediterraneo.

Sono più di dieci gli anni durante i quali il sottosistema di trasporto merci e logistico italiano (nel duplice senso dell’insieme degli operatori nazionali e del sottosistema infrastrutturale ed organizzativo operante in Italia) ha perso più terreno di quanto non si sia reso conto nei confronti del sistema di trasporto e logistico europeo e mondiale al cui confronto non ha più potuto sottrarsi.

Ventiquattresima nella classifica mondiale per performance logistica, l’Italia – sottolinea la bozza finale del Piano della Logistica 2012-2020<sup>(1)</sup> riferendosi al \_\_\_\_\_ calcolato dalla Banca mondiale per il 2012-- precede solo la Slovenia nel gruppo dei Paesi con i quali compete<sup>(2)</sup>.

Secondo un’indagine condotta recentemente da Prologis<sup>(3)</sup> per comparare 100 localizzazioni logistiche in Europa, solo Milano si colloca, a fatica, nel primo quartile, mentre tutti gli altri nodi logistici italiani sono relegati nel quarto: quello che comprende solo “nodi localizzati alla periferia dell’Europa e che giocano ruoli minori nella rete logistica europea”<sup>(4)</sup>.

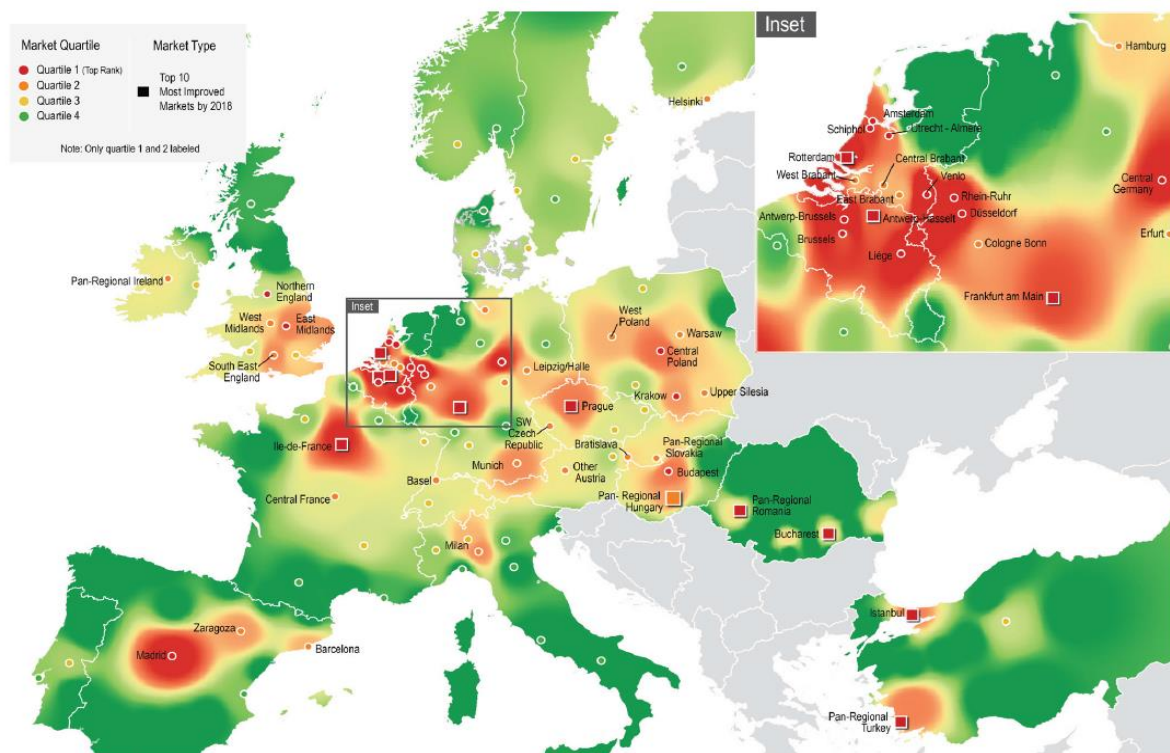
---

<sup>1</sup> )Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Consulta generale per l’autotrasporto e per la logistica, Il Piano Nazionale della Logistica 2012-2020, Bozza finale, luglio 2012

<sup>2</sup> ) Germania, Olanda, Belgio, Francia, Spagna e Slovenia; paesi rispetto ai quali esce battuta “in quanto penultima in tre parametri –efficienza nello sdoganamento, competitività di prezzo nelle spedizioni internazionali, qualità dei servizi logistici) su sei (ultima la Slovenia) e terzultima in altri due –qualità delle infrastrutture e capacità di rintracciare e seguire -- (dove stanno peggio solo Spagna e Slovenia)”

<sup>3</sup> ) Prologis, Europe’s Most Desirable Logistic Locations. Logistics facility user survey 2013, Luglio 2013

<sup>4</sup> ) ibidem, pag.3



La diagnosi delle cause dell'arretramento competitivo del sistema di trasporti e logistico italiano rispetto al resto d'Europa si è finora concentrato più su aspetti organizzativi e comportamentali (complicazioni e sacche di rendita burocratiche, ritardi doganali, scarsa concorrenza nel settore) che su aspetti strutturali (nuova geografia dei mercati, innovazione tecnologica, prezzo del petrolio, frammentazione spaziale dei processi produttivi) o infrastrutturali (digitali e di trasporto). Non dovrebbe essere difficile convenire, invece, con Prologis<sup>5)</sup> che nei prossimi anni le strategie delle reti di distribuzione delle merci saranno guidate molto più dagli andamenti di lungo periodo del commercio mondiale, dai processi di outsourcing logistico e da quelli di globalizzazione di mercati e processi produttivi (tutti fattori che –a meno dell'aumento del prezzo del petrolio— spingono verso il consolidamento delle catene logistiche e la concentrazione degli operatori) che da cicli di breve periodo. Determinanti di lungo periodo che stanno già agendo probabilmente più velocemente di quanto non si potesse immaginare e in larga misura indisturbati, per l'assenza di " governi globali" in grado di controllarli, o di governi regionali, come quello europeo, in grado di farlo.

Accelerati dalla crisi, prima "americana" (2008-10) e poi "europea" (2011-..), sono all'opera processi di causazione cumulativa nel consolidamento dimensionale e nella concentrazione geografica a scala europea delle attività produttive (domanda di trasporto e logistica) e in quelle di trasporto e logistiche (offerta di trasporto e logistica) che possono avere tanto effetti positivi esaltanti quanto effetti esiziali su trasporti e logistica italiani e, per questa via, sulla competitività dell'economia nazionale.

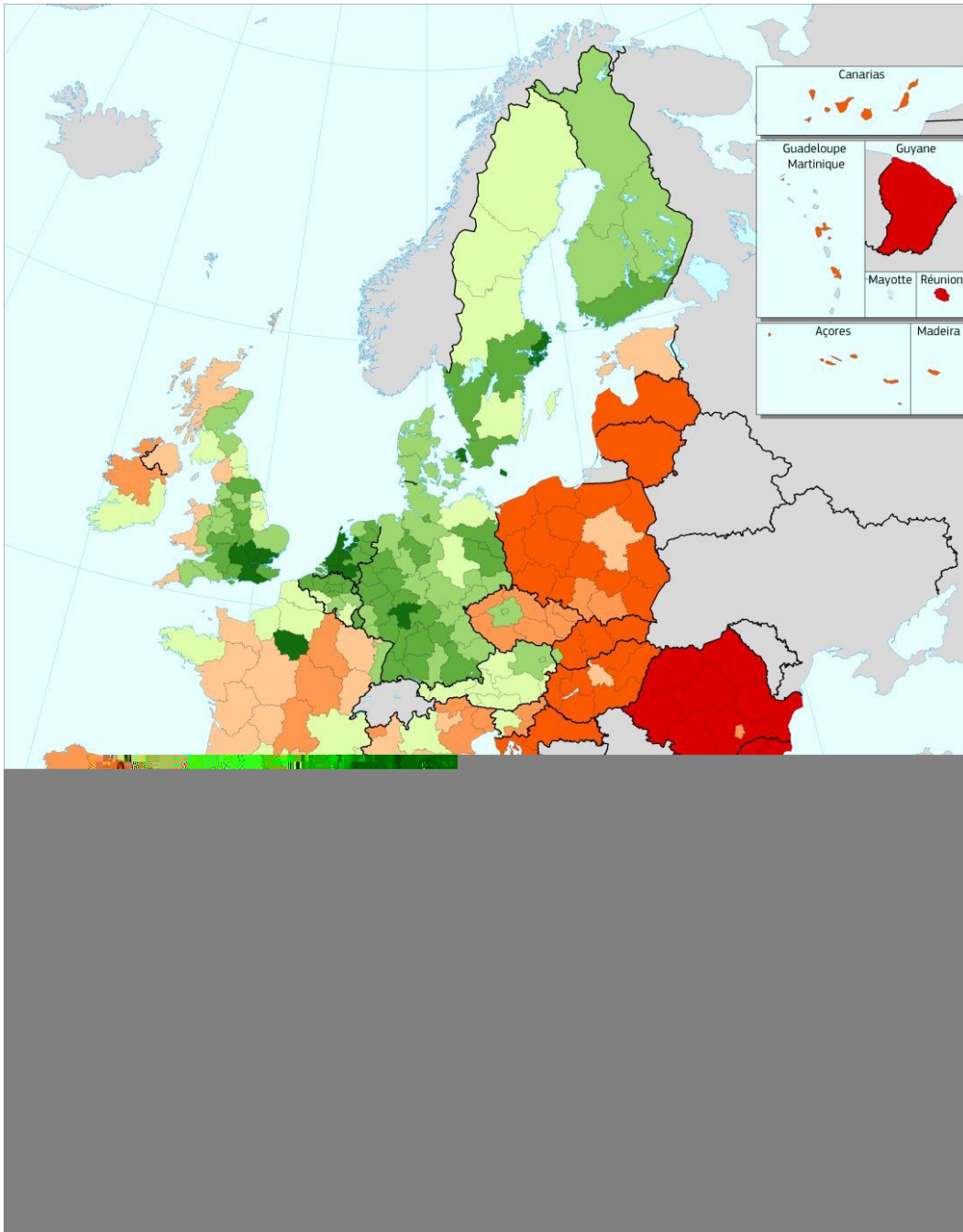
<sup>5)</sup> ibidem, pag.4

L'analisi della geografia della competitività in Europa recentemente resa pubblica <sup>(6)</sup>, ad esempio, suggerisce, nella sua sostanziale coincidenza con l'analisi Prologis della geografia della performance logistica, che i processi di causazione cumulativa all'opera oggi in Europa tendano ad approfondire le distanze tra centro e periferia, verso la quale l'intera Italia sembra essere spinta. Le politiche europee in materia, invece, ad esempio le politiche infrastrutturali di trasporto Ten-T e il modello di assetto territoriale ad esse implicito, tendono invece a un ribilanciamento dell'assetto territoriale della produzione e dei traffici che riporterebbe l'Italia al centro del gioco logistico continentale.

In ogni caso, un'analisi dei contesti globali e continentali entro i quali questi fenomeni si stanno producendo può aiutare a capire il campo di forze entro il quale ogni eventuale politica nazionale italiana del trasporto merci e della sua logistica dovrebbe collocarsi.

---

<sup>6</sup>) Paola Annoni and Lewis Dijkstra,  
Statistics, DG JRC, Ispra e\* Economic Analysis Unit, DG Regio, Brussels



## 2. L'evoluzione del contesto globale ed europeo

I fattori di contesto dai quali conviene dunque partire per definire una eventuale politica di trasporto merci nazionale capace di aumentare la competitività logistica dell'Italia vanno rilevati sia a livello mondiale sia a livello europeo.

A livello mondiale è noto che, con una progressione costante a partire dai primi anni novanta dello scorso secolo, il commercio internazionale è andato crescendo molto più rapidamente del PIL<sup>(7)</sup>. Le ragioni del fenomeno sono state ricondotte all'apertura delle economie emergenti al commercio mondiale secondo le regole del WTO, ma soprattutto al ridursi dei costi di trasporto --a

<sup>7</sup> Fatti 100 il PIL e il volume del commercio mondiali del 2000, nel 2008, alla vigilia della crisi "americana", i due indici valevano rispettivamente 159.5 per il commercio e solo 124 per il PIL

causa del miglioramento tecnologico ed organizzativo dello stesso<sup>(8)</sup>-- e alla “integrazione logistica verticale”, duale della frammentazione a scala globale delle diverse fasi della produzione industriale.

Ma, ciò che più conta ai nostri fini, la crescita del commercio mondiale si è andata accompagnando ad una progressiva rivoluzione nella geografia della produzione e dei traffici. L’apertura dei mercati globali<sup>(9)</sup> aveva consentito alle economie emergenti (la Cina su tutte) di puntare su una crescita guidata dalle esportazioni, che aveva approfittato dell’alta propensione ai consumi (e alle importazioni) mantenuta nei paesi avanzati (gli Stati Uniti in prima fila).

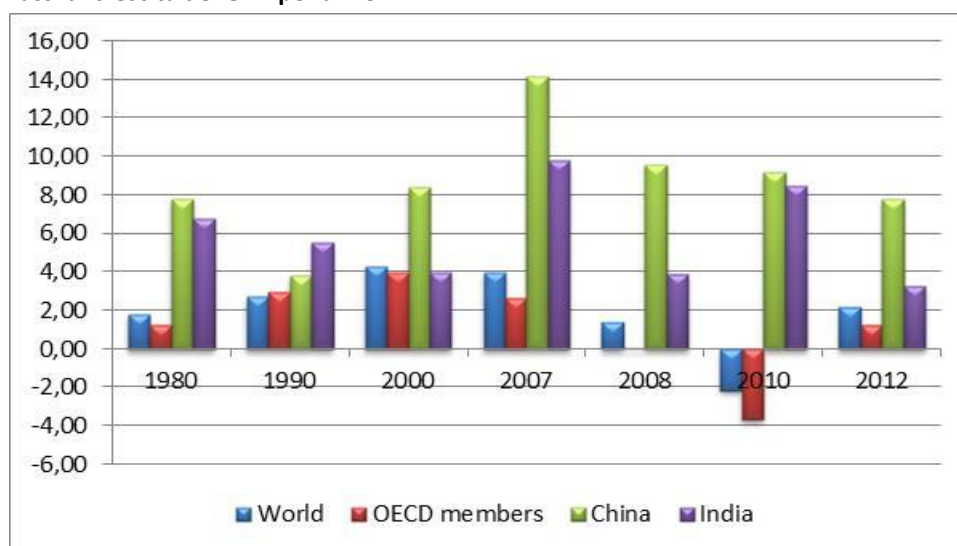
Dal punto di vista europeo e fino all’esplosione della crisi nel 2008 la globalizzazione era stata sostanzialmente apprezzata solo sotto i tre aspetti:

- 1) dell’emergere di nuove potenze sulla scena economica mondiale <sup>(10)</sup> ritenute funzionali allo sviluppo dell’economia europea <sup>(11)</sup>;
- 2) dell’opportunità/necessità di aprire il mercato europeo per allargarlo a Paesi vicini<sup>(12)</sup>;
- 3) della convenienza alla delocalizzazione di attività manifatturiere<sup>(13)</sup>.

La crisi “americana” del 2008 e quella “europea” dal 2011 in poi rimettono tutto in discussione.

La differenza nei tassi di crescita tra le economie emergenti e le economie sviluppate --fenomeno rilevato senza preoccupazione fino allo scoppio della crisi 2008-10— accelera bruscamente con la crisi e va delineando un assetto di relazioni commerciali che ormai rende evidente il progressivo prevalere delle economie emergenti, in generale, e della centralità asiatica, in particolare (Cina e India su tutte), sulla scena mondiale almeno dei prossimi venti anni.

**Tassi di crescita del GDP per anno**



Fonte: Eurostat

<sup>8</sup>) almeno fino a quando l’aumento dei prezzi del petrolio non ha agito in senso contrario

<sup>9</sup>) ufficializzata con l’entrata della Cina nel WTO, l’Organizzazione Mondiale del Commercio internazionale, nel 2001

<sup>10</sup>) in particolare i BRICS (Brasile, Russia, India, Cina e Sudafrica)

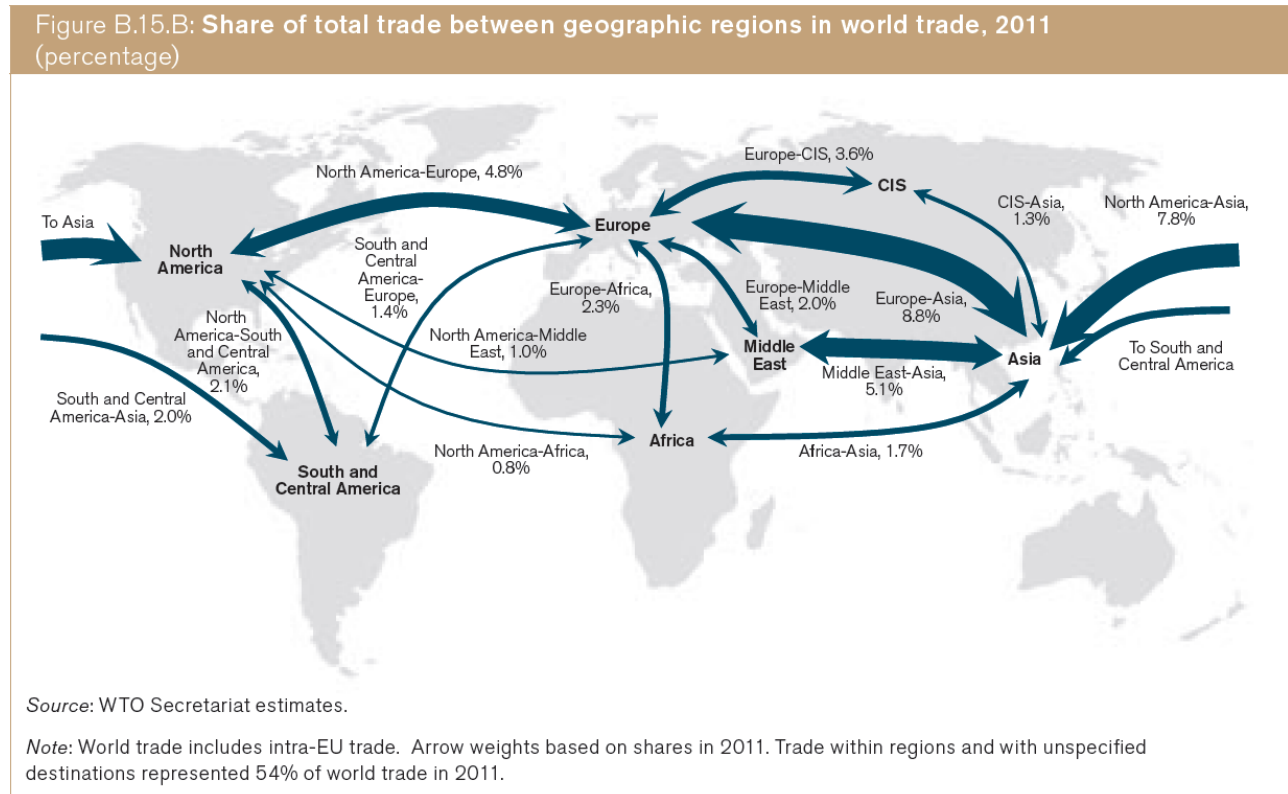
<sup>11</sup>) in quanto fornitori di risorse primarie a basso prezzo o luoghi di delocalizzazione delle fasi a maggior intensità di lavoro delle produzioni comunque controllate dall’Europa

<sup>12</sup>) (paesi del Mediterraneo, dell’Africa, del Medio oriente, gli stati caucasici, altre repubbliche europee ex sovietiche, etc in una logica di continuità con l’“allargamento” del mercato unico interno europeo e delle maggiori economie di scala interne ed esterne che avrebbero così potuto alimentare la crescita continentale

<sup>13</sup>) nella logica della “integrazione logistica verticale” perseguita sia entro i confini dell’Unione europea, nei paesi della “nuova Europa” centro-orientale, sia al di fuori degli stessi: dai paesi vicini fino in India, in Cina e nel resto dell’Estremo oriente

Economie emergenti che –va notato– non sono più solo il luogo di origine di importazioni europee ed americane, ma che diventano sempre più anche luoghi di destinazione importanti per le esportazioni dai paesi OECD <sup>(14)</sup>.

Una centralità asiatica particolarmente rilevante per l'economia europea e i suoi trasporti.



La prima conseguenza è che, se il mercato del Nord America continuerà a rimanere a lungo il mercato extra-europeo più importante, l'affermarsi dell'Asia come mercato finale, oltre che come centro della produzione manifatturiera mondiale, fa della relazione Europa-Estremo oriente la relazione interregionale più importante per l'economia del nostro continente<sup>(15)</sup>: nel 2011 la

<sup>14</sup> ) la Cina è il terzo paese di destinazione per l'export degli USA e per i paesi dell'UE

<sup>15</sup> ) è questo il motivo che ha scatenato la fantasia progettuale di tutti coloro che vedono oggi possibile, nel senso di economicamente conveniente, alimentare la relazione tra Europa e l'Estremo oriente lungo rotte sino a ieri trascurate.

Si tratti della rotta polare dalla Cina al Mar del Nord via stretto di Bering e Oceano artico : una rotta che si pensa possa essere aperta tutto l'anno dal 2015 in avanti per gli effetti del riscaldamento globale sui ghiacci polari e che ridurrebbe il tempo di transito tra l'Asia settentrionale (i porti del Giappone, della Corea del Sud e della Cina settentrionale) e l'Europa (porti del Northern Range) di circa 2500 miglia nautiche con un guadagno di circa 10 giorni rispetto alla rotta via Suez.

O si tratti della rotta ferroviaria terrestre dalla Cina alla Germania via Russia e/o Ucraina, lungo la quale dal novembre 2011 DB Schenker ha attivato un servizio regolare con un treno giornaliero che trasporta container da Lipsia a Shenyang (Cina) in 23 giorni, nonostante due trasbordi per il cambio di scartamento al confine tra Polonia e Bielorussia e tra Russia e Cina.

O che si tratti della rotta marittima che dalla Cina raggiunge il mar del Nord circumnavigando l'Africa o, perfino, di quella marittima che attraversa il Pacifico e l'Atlantico dalla Cina al Mar del Nord via Canale di Panama.

relazione Asia-Europa ha assorbito l'8.8% del commercio mondiale mentre la relazione Europa-Nord America ne ha soddisfatto solo il 4.8%. La relazione Asia-Europa è quella servita via mare dalla "Strada Reale", la rotta tra l'Europa e l'Estremo oriente via Suez che, oltre ad offrire il miglior tempo di viaggio ( ) consente di intercettare, partendo dalla Cina, se non dalla Corea o dal Giappone, i traffici malesi, indonesiani, filippini e thailandesi, ad esempio a Singapore, e poi quelli indiani, ad esempio a Colombo, e quelli del golfo persico e arabi, ad esempio a Gedda, lungo il suo percorso verso il Mediterraneo e il Nord Europa.

L'organizzazione del traffico mercantile marittimo lungo questa rotta e il suo miglior sfruttamento diventa cruciale per la crescita europea, ma ancor più per quella italiana, rendendo **proponibile il tema del bilanciamento dell'alimentazione del mercato europeo da sud, dai porti del Mediterraneo**, anziché solo dai porti del Mar del Nord<sup>(16)</sup>.

---

Un secondo fenomeno che rafforza l'opportunità di un bilanciamento da sud delle porte di accesso all'economia europea è costituito dalla crescita sostenuta delle economie della sponda sud del Mediterraneo, quella africana, e della sponda est dello stesso mare, quella asiatica che va dalla Turchia ad Israele.

Il fenomeno in crescita sin dall'inizio del terzo millennio è oggi oscurato dalle turbolenze politiche, ma è ragionevole attendersi che non appena la stabilità politica tornerà ad affermarsi ripartiranno processi di crescita che faranno ridiventare anche questi mercati di grande interesse per lo sviluppo europeo.

L'esempio più evidente è costituito dalla Turchia che oggi costituisce un mercato che per le esportazioni europee è di dimensioni paragonabile a quello cinese.

---

Se quanto accade oltre Suez e nel Mediterraneo sta influenzando la geografia economica dell'Europa dal lato mare, dal lato terra questa sta cambiando per il progressivo spostamento ad est del suo baricentro. L'"allargamento" del 2004 che ha portato la "nuova Europa" nell'Unione ha avviato un processo di riequilibrio geografico che vede la "vecchia Europa" contare ancora per quasi il 90% del prodotto lordo comunitario, ma la "nuova Europa" sperimentare tassi di crescita del proprio prodotto lordo stabilmente più elevati. Se si tiene poi conto del recente allargamento dell'Unione europea alla Croazia e del suo inevitabile quanto auspicabile estensione al resto della penisola balcanica, è facile dedurre come l'economia europea oggi in relazione con il resto del mondo debba tener sempre più conto anche di quanto succede e succederà ad est e a sud della "vecchia Europa" <sup>(17)</sup>.

---

<sup>16)</sup> sulla base dell'argomento che i porti del Mar del Nord si raggiungono da Suez solo dopo aver aggiunto via Gibilterra oltre 4.500 km di ulteriore percorso rispetto ai porti nord Adriatici o Nord Tirrenici, ma anche che l'inoltro di container da Suez a Monaco di Baviera via Nord Adriatico anziché via Rotterdam riduce le emissioni di CO<sup>2</sup> di 135 kg per TEU (SoNoRa "New UE Freight Corridors in the area of the central Europe" - Research Unit "Transport, Territory and Logistics" (TTL), University IUAV of Venice. 2009), per una discussione sulla convenienza relativa ad alimentare il mercato europeo da Nord piuttosto che da Sud si vedano, per esempio, S.E. Newton, Y. Kawabata, R. Smith, PANTEIA/NEA " ", Zoetermeer, Netherlands, October 2011 e NAPA, " ", Brussel, 2011

<sup>17)</sup> a far muovere ulteriormente il baricentro europeo verso est spingono poi i prevedibili sviluppi economici delle repubbliche ex sovietiche vicini (Moldavia, Ucraina e Bielorussia) e soprattutto della Russia, che nella sua ricerca storica di una molteplicità di porte sul resto del mondo, sta aggiungendo a quelle che si affacciano sul Mar Baltico (limitate dal ghiaccio invernale) e a quelle che si affacciano sul Mar Nero (vincolate dall'attraversamento degli stretti del Bosforo e dei Dardanelli) le porte che si affacciano in Adriatico, destinato a diventare la terza via russa al mare

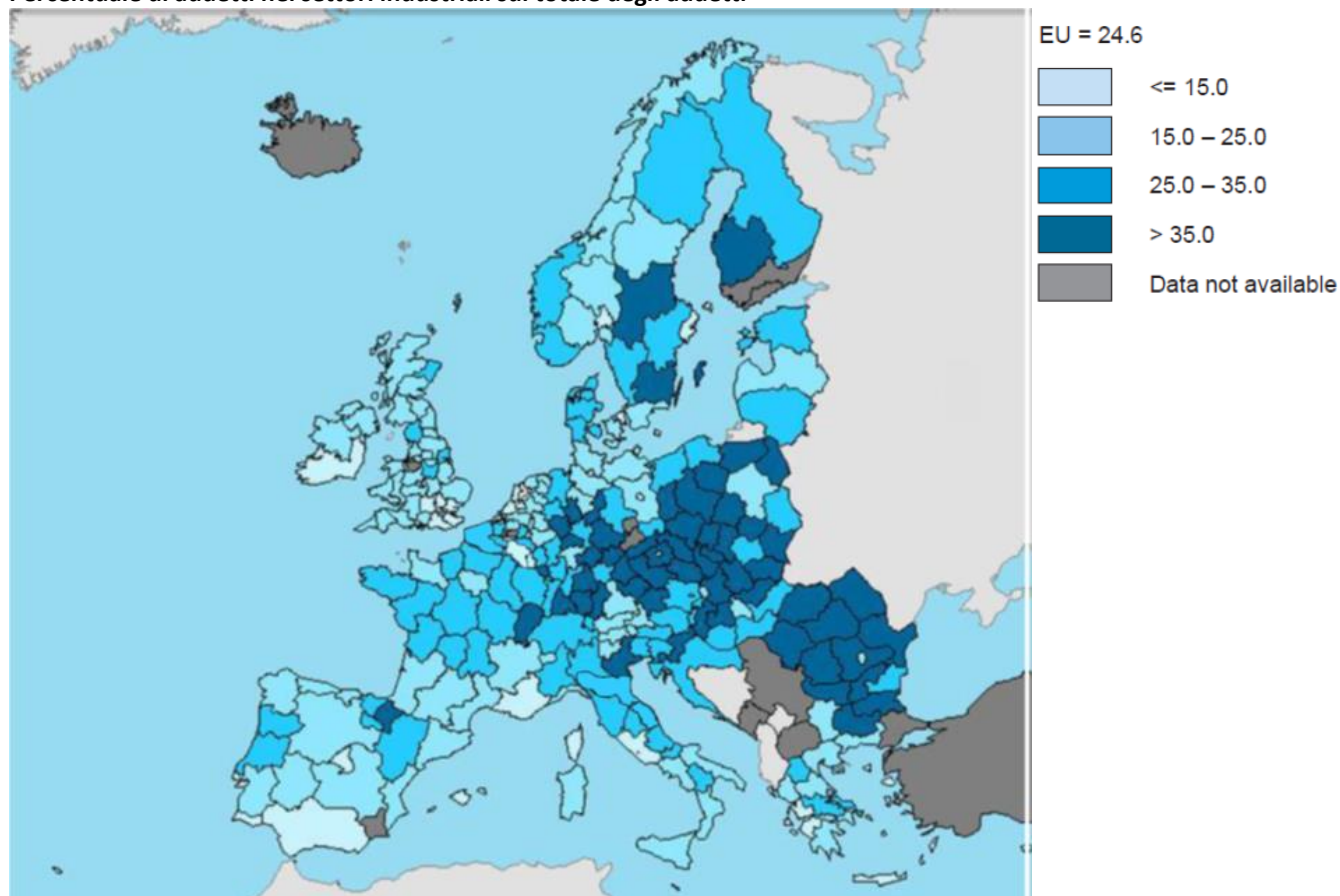
C'è infine un ultimo fenomeno capace di influenzare la geografia dei traffici dell'Europa: quello coincidente con la nuova geografia europea della produzione, e in particolare della produzione manifatturiera.

La manifattura che ha dominato l'economia del XX° secolo è un settore il cui peso relativo è andato calando negli ultimi 40-50 anni in misura consistente in tutte le economie sviluppate. Oggi la forza lavoro impiegata nella produzione di oggetti fisici non supera il 10% negli USA e nel Regno Unito. Le eccezioni, nei Paesi sviluppati, sono il Giappone e, soprattutto, Germania e –almeno fino a ieri– Italia che occupano (occupavano?) nel settore più del 15-20% della loro forza lavoro. Un peso relativo che è andato invece crescendo in questi anni nei paesi della “nuova Europa”.

La maggior parte delle analisi dell'evoluzione delle attività manifatturiere europee si è concentrata negli anni passati sui processi di frammentazione verticale della catena di offerta ( ) alla ricerca di minori costi di produzione, soprattutto per le fasi a maggior intensità di lavoro e/o a maggior intensità energetica e/o ad alta intensità di consumo di risorse esterne ambientali.

Una minor attenzione è stata dedicata invece ai processi di rilocalizzazione intra-europea, che risulta oggi concentrata soprattutto nella Germania centro-meridionale e nell'Italia centro-settentrionale, per quanto riguarda la “vecchia Europa”, e in Cechia, Slovacchia, Ungheria, Romania e Bulgaria per quanto riguarda la “nuova Europa”.

**Percentuale di addetti nei settori industriali sul totale degli addetti**



**Fonte:** Eurostat – Statistic Atlas – Eurostat Regional Yearbook 2013

L'importanza crescente delle relazioni con il resto del mondo rispetto a quelle domestiche (anche di quelle attratte dal mercato interno europeo la cui espansione ha guidato e guida da oltre cinquant'anni la crescita economica del continente); il prevalere della relazione Europa-Asia su quella Europa-Nord America; il rafforzamento delle relazioni mediterranee dettato dall'emergere della sponda sud; lo spostamento ad est e sud est della geografia della manifattura europea sono tutti fenomeni che hanno restituito o stanno restituendo centralità geografica all'Italia e alle porte privilegiate sull'Europa organizzabili attorno ai corridoi merci radicati almeno sugli archi portuali nord-tirrenico e nord-adriatico.

Il contrasto tra le evidenze empiriche del concentrarsi e consolidarsi di un modello "centro-periferia" europeo, sia produttivo sia logistico, organizzato attorno ad una "banana blu" che non si estende più fino al Nord Italia, e quelle delle tendenze indotte sulla geografia delle produzioni e dei traffici dai su-descritti fenomeni a scala mondiale ed europea lascia intravedere la schiena d'asino lungo la quale si muovono l'economia, i trasporti e la logistica italiana. Da un lato, la possibilità che le costanti localizzative storiche rafforzate dai processi economici di causazione cumulativa in atto spingano sempre più l'Italia alla periferia dell'economia continentale, dall'altro lato, la possibilità che politiche europee e nazionali adeguate trasformino i vantaggi geografici indotti dai processi di ri-localizzazione mondiale ed europea della produzione (e dei traffici che ne sono il duale) in vantaggi economici capaci di invertire l'inerzia attuale.

L'Unione Europea sta facendo la sua parte.

La politica delle reti trans-europee di trasporto <sup>(18)</sup>Ten-T sta concludendo passi faticosi, ma di estremo interesse, sia sul fronte delle priorità selezionate dal regolamento "Orientamenti"<sup>(19)</sup> sia sul fronte del regolamento che si occupa del loro "Finanziamento" <sup>(20)</sup>.

Perché la revisione della politica Ten-T disegnata dal regolamento sugli "Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti", in corso di approvazione, è andata evolvendo, in una sorta di eterogenesi dei fini, da politica finalizzata solo alla costruzione fisica del mercato interno europeo ( ) a politica finalizzata anche all'integrazione dell'Europa nel mercato mondiale ( ). Una evoluzione che esalta il ruolo delle "porte dell'Europa sul mondo"<sup>(21)</sup> e che coinvolge pesantemente e positivamente l'Italia, attraversata da ben quattro dei dieci europei<sup>(22)</sup> tutti radicati sulla portualità di rilevanza europea. Un radicamento nella portualità mediterranea, e in quella italiana che qui ci interessa, che risponde esplicitamente ad un obiettivo di sostenibilità ambientale: dare una alla sostenibilità europea consentendo di costruire dal Mediterraneo le basi infrastrutturali per un

---

<sup>18</sup> ) ma anche quelle dell'energia e delle telecomunicazioni sviluppate in parallelo

<sup>19</sup> ) quello avviato dalla proposta EUROPEAN COMMISSION Brussels, 19.10.2011 COM(2011) 650 final;2011/0294 (COD)

<sup>20</sup> ) quello avviato dalla proposta EUROPEAN COMMISSION Brussels, 19.10.2011 COM(2011) 665; 2011/0302 (COD)

<sup>21</sup> ) ben cinque dei dieci corridoi costitutivi della rete Ten-T essenziale, i , iniziano e finiscono in nodi portuali essenziali, altri quattro hanno o l'origine o la destinazione in un porto, nodo della rete essenziale, e l'ultimo, che non parte né arriva in porti essenziali, ne tocca ben quattro lungo il suo percorso.

<sup>22</sup> ) si tratta del corridoio "Baltico-Adriatico" che sfocia a sud nell'Alto Adriatico (porti di Ravenna, Venezia, Trieste, in Italia, e Koper, in Slovenia); del corridoio Rotterdam-Genova che si radica a sud nella portualità Alto Tirrenica (Genova); del corridoio Mediterraneo, che attraversando il più ricco mercato italiano – la pianura padana – tocca il mare nei porti di Venezia e Trieste; e del corridoio Helsinki-La Valletta, che attraversa da Nord a Sud tutta l'Italia, dal Brennero alla Sicilia, coinvolgendo i porti di La Spezia e Livorno, nell'alto Tirreno, Venezia, Ravenna e Ancona, nell'alto Adriatico, Napoli, Gioia Tauro, Palermo e Augusta, nel basso Tirreno (e Jonio), Bari e Taranto nel basso Adriatico.



c) la minor efficienza delle operazioni e dei servizi svolti, in terra e in mare, in ognuno dei nostri scali, per la parte legata al mancato raggiungimento delle economie di scala che infrastrutture più adeguate consentirebbero;

d) l'incapacità del nostro sistema trasportistico (ferroviario, di navigazione interna, ma anche stradale, stante la subordinazione dell'autotrasporto italiano alle grandi imprese straniere di settore) e logistico di organizzare in modo integrato, efficiente e quindi competitivo l'inoltro dei container fino alle destinazioni finali dell'Europa centro orientale e centro occidentale. Fenomeno solo in parte spiegato dalla difficoltà di superare la barriera delle Alpi per il ritardo nell'adeguamento dei valichi ferroviari (Frejus e Brennero su tutti) visto che lo stesso non impedisce i flussi in senso inverso.

Sono questi gli ostacoli che, non rimossi, rendono l'Italia sempre di più terreno di "conquista" da parte di operatori logistici stranieri, che vedono nel nostro sistema economico nazionale un mercato da sfruttare e nel quale insediare i loro servizi<sup>(26)</sup>.

Un programma tanto urgente quanto di lungo periodo da organizzare solo attorno a pochi sistemi "porto-corridoio", quelli capaci di garantire una scala di attività comparabile con quella dei maggiori porti del Mar del Nord e una efficienza operativa pari o superiore ai predetti porti concorrenti.

Nel caso italiano nessuno scalo individuale, nessuno degli scali pur considerati di rango essenziale per la portualità europea<sup>(27)</sup> ), è da solo capace di garantire né la scala di attività (almeno 6 milioni di TEU anno ) né la scala operativa (navi da 12000 TEU lunghe 400 metri) che possano rendere conveniente a linee dedicate servire la rotta Europa-Estremo oriente con portacontainer che vi lasciano l'intero loro carico, così sfruttando il miglior offerto dall'alimentazione mediterranea di almeno il 20% del mercato europeo.

Questo risultato è invece raggiungibile se si considerano, ad esempio in Alto Tirreno, i porti di Genova, La Spezia e Livorno, ma anche di Savona, solo come scali diversi dello stesso sistema portuale. Altrettanto dicasi sul lato Adriatico per i porti di Ravenna, Venezia e Trieste - che peraltro hanno tutto da guadagnare da una interazione sistemica con i porti di Koper (Slovenia) e Rijeka (Croazia).

Considerazioni analoghe potrebbero valere per i sistemi portuali campano, pugliese e siciliano se visti come sbocchi mediterranei del corridoio Helsinki-La Valletta a servizio soprattutto di quella parte d'Europa costituita dal Mezzogiorno d'Italia.

Per poter essere effettivamente competitivi con la portualità del mar del Nord occorre che all'interno di ognuno dei sistemi portuali tutti gli scali siano resi fungibili, cioè messi in condizione di ricevere e trattare le grandi navi di domani, così come di inoltrare/ricevere le merci lungo i corridoi multimodali europei essenziali.

È un contributo che, per raggiungere i risultati sperati, deve muoversi verso:

1. lo sviluppo e l'organizzazione di (multi)porti, capaci ed efficienti, competitivi con quelli del Mar del Nord (porti larghi);

---

<sup>26</sup> ) la recente notizia che l'interporto di Bologna ha raggiunto lo status di retroporto di Rotterdam, come già l'interporto di Padova, ed altri, è un segno di questo squilibrio.

<sup>27</sup> ) Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Cagliari, Palermo, Augusta, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste

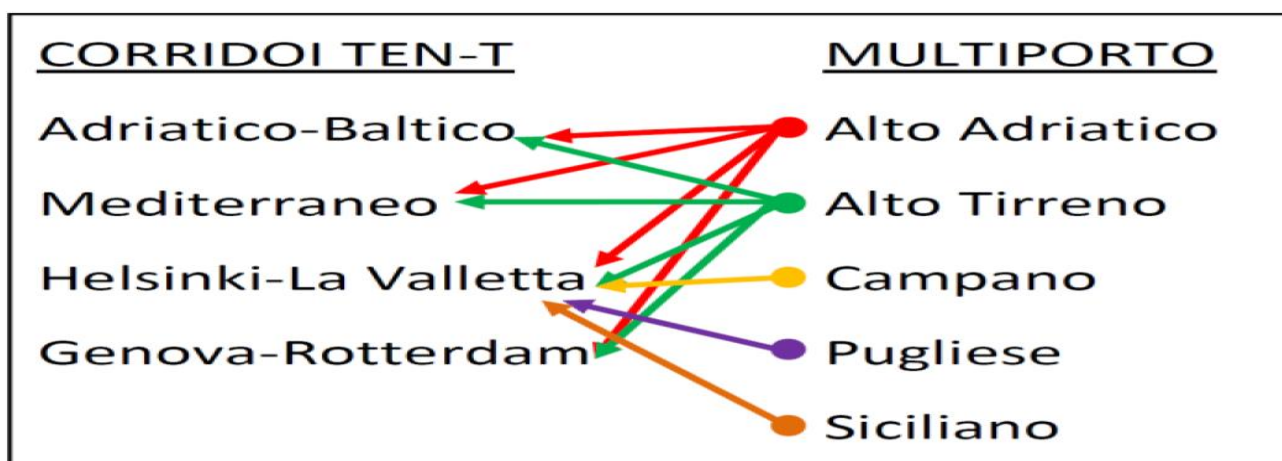
2. il raccordo di questi terminali portuali con le reti transeuropee essenziali: ferroviarie, stradali e di navigazione interna;
3. una strategia di realizzazione degli archi mancanti delle transeuropee essenziali capace di intercettare l'evoluzione dei mercati nazionali ed europei da servire entro il 2030;
4. un'organizzazione di sistemi logistici (porti lunghi) che coordinino l'attività dei porti con quella di interporti-retroporti, in modo che questi ultimi trovino la convenienza ad agire anche da punti di consolidamento del traffico per la portualità nazionale di rilevanza europea primaria.

Vista dal lato della politica europea di realizzazione della rete Ten-T essenziale questo significa tradurre nel caso italiano la relazione tra corridoi essenziali (core Ten-T corridors) e porti che ne costituiscono i terminali – i punti di contatto con la rete di trasporto trans globale – in una relazione tra sistemi multiportuali e logistici e corridoio (corridoi) essenziali, contribuendo a definire dei multiporti-corridoio.

I porti italiani compresi nella lista dei core ports Europei sono logicamente raggruppabili in sistemi portuali definiti (porti larghi), ognuno dei quali facilmente collegabile a uno o più dei corridoi della rete TEN-T essenziale che attraversano l'Italia.

Ne conseguirebbe l'opportunità di costituzione innanzitutto del:

1. sistema multi portuale logistico dell'Alto Tirreno, comprensivo almeno dei porti essenziali di Genova, La Spezia e Livorno, capace di fungere soprattutto da porta sud del corridoio Genova-Rotterdam, ma anche di alimentare il corridoio Mediterraneo, il corridoio Helsinki-La Valletta e il corridoio Adriatico-Baltico; il sistema multi portuale e logistico dell'Alto Tirreno coinvolge in diversa misura gli interporti essenziali di Genova (Vado), Torino (Orbassano), Novara e Milano, da Genova, e Livorno (Guasticce), Firenze (Prato), Bologna, Verona e Padova, da La Spezia e Livorno.



2. del sistema multi portuale logistico dell'Alto Adriatico, comprensivo dei porti essenziali di Ravenna, Venezia e Trieste –funzionalmente legati ai porti essenziali di Koper (Slovenia) e Rijeka (Croatia)-, capace di fungere (come parte italiana che integra la parte slovena e quella croata) da porta sud del corridoio Adriatico-Baltico, ma anche dei corridoi Mediterraneo, Helsinki-La Valletta e, da Milano-verso nord, del corridoio Genova-Rotterdam; il sistema multiportuale e logistico

dell'Alto Adriatico coinvolge in diversa misura i retroporti ( o interporti o terminali di interscambio strada-ferrovia) di Cervignano del Friuli, Padova, Verona, Milano e Bologna; da notare che il multiporto-corridoio dell'Alto Adriatico può avvalersi anche dei porti interni di Mantova e Cremona raggiungibili da Trieste, Venezia e Ravenna via fluvio-marittima.

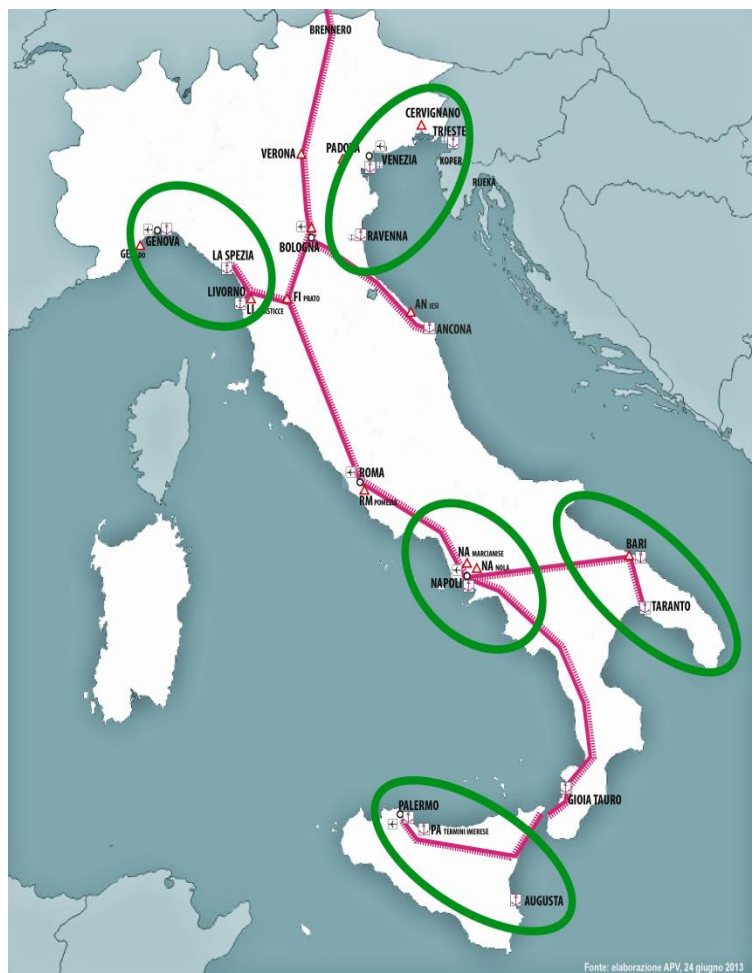
Più in generale si può immaginare che siano cinque i sistemi multi portuali -- i già citati Alto Tirreno e Alto Adriatico oltre ai sistemi multi portuali Campano, Pugliese e Siciliano – quelli capaci di fungere, assieme al porto essenziale di Ancona, da porte sud del corridoio Helsinki-La Valletta.

Con il sistema Campano centrato sul porto essenziale di Napoli e servito dai retroporti essenziali di Nola, Marciianise- Maddaloni, il Sistema multiportuale Pugliese che comprende i porti essenziali di Bari e Taranto e si avvale del retroporto essenziale di Bari (il multiporto pugliese alimenterà il corridoio Helsinki-La Valletta tramite la linea ferroviaria "mista" che tra Bari e Napoli potenzierà l'attuale linea in esercizio) e il sistema multiportuale e logistico Siciliano che si basa sui porti essenziali di Palermo e Augusta.

Attraverso la connessione con le reti di collegamento europei cinque sistemi multi portuali italiani si porrebbero nella condizione di contribuire al ribilanciamento dei traffici marittimi continentali attraverso i porti dell'area mediterranea.

Dal punto di vista marittimo, l'aggregazione di porti in sistemi portuali consentirebbe, tramite la fungibilità degli stessi, di raggiungere assieme quella scala di attività e di l'efficienza necessari per renderli attrattivi per gli operatori marittimi che operano servizi sulle rotte intercontinentali. vengono Inseriti nelle rotazioni delle navi oceaniche con varie combinazioni di toccate, l'aggregazione dei porti italiani in sottosistemi multi-portuali permetterebbe alle navi di concentrare in pochi multi-scalo la movimentazione di tutto il loro carico.

Ma è dal punto di vista della gestione a terra delle merci che il modello del sistema multi-portuale collegato a uno o più corridoi della rete essenziale trans europea garantisce quella gestione efficiente delle merci in porto e il rapido inoltro delle stesse verso i mercati di destinazione finale che consentono di ridurre i costi e di contenere i tempi di consegna.



Terminali portuali da adeguare pesantemente e da integrare con retroporti e interporti lungo il sistema porto-corridoio, archi dei corridoi ferroviari, stradali e di navigazione interna da ricalibrare o costruire ex-novo per portare le merci fino al cuore dei nuovi mercati europei. Anche se limitati ai soli porti, interporti e archi della rete transeuropea essenziale siamo di fronte a un programma di investimenti di svariate decine di miliardi a prima vista inconciliabile con la capacità italiana di sostenerlo con fondi pubblici (forniti dai contribuenti) o con fondi di mercato (forniti dagli utenti) prefinanziati da operatori privati industriali o finanziari. Eppure sono gli investimenti minimi indispensabili per ribaltare il trend di emarginazione dell'industria del trasporto e della logistica italiana che solo dimostrando di saper vincere la competizione sul mercato "regionale" europeo può fornire al sistema produttivo nazionale esposto alla concorrenza internazionale quelle economie esterne da trasporto e logistiche che ne possono sostenere le esportazioni o sostituire le importazioni. Lo spiraglio che può farne immaginare la sostenibilità finanziaria è tutta legata all'occasione irripetibile della imminente approvazione UE dei regolamenti comunitari sulle linee guida delle reti trans-europee di trasporto, energetiche, e digitali da realizzare entro il 2030 e delle norme per il loro cofinanziamento. Ma per cogliere questa occasione occorrerebbe fare otto mosse coerenti:

1) far coincidere le opere di interesse strategico nazionale con quelle parti delle reti essenziali TEN che riguardano l'Italia. Per farlo basta modificare l'art. 41 del DL 201/2011 che impone al MIT di selezionare le infrastrutture prioritarie sulla base dei criteri a) di coerenza con le reti europee, b) di maturità del procedimento e c) di possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato. Basta subordinare i criteri b) e c) al criterio a). Si concentrerebbero così l'attenzione e le risorse sulle priorità europee sfuggendo al pericolo di "costruire per costruire" e "costruire ciò che si può finanziare invece di ciò che serve".

2) prender atto della inderogabilità dei predetti regolamenti europei, in ciò superando –in attesa della modifica dell'art. 117 della Costituzione – il vulnus creato dalla riforma del titolo quinto della Costituzione che ha, di fatto, consegnato nelle mani delle intese perfette tra ogni Regione e lo Stato la programmazione anche delle infrastrutture strategiche del paese.

3) dichiarare che l'intersezione tra l'insieme di infrastrutture definite dai regolamenti europei inderogabili e la lista delle opere già comprese nell'Allegato Infrastrutture ex legge obiettivo costituisce un insieme di opere non più discutibili per il "se" (ma non per il "come" da sottoporre al confronto pubblico e alla territorializzazione) e per le quali si può e si deve organizzare e finanziare la progettazione e realizzazione nell'arco di tempo che va da oggi al 2030.

4) far approvare in Conferenza Stato-Regioni la proposta governativa di integrazione dell'elenco di cui al punto 3) necessaria per ricomporre un quadro di coerenza sistemica data dalle "linee fondamentali di assetto del territorio nazionale" (in attuazione dell'art. 52 del decreto legislativo 112 del 1998) che aggiorni un quadro analitico ormai obsoleto <sup>(28)</sup>. E' in questo contesto che, tenendo conto della crescente integrazione dell'Italia e dell'Europa nell'economia mondiale, si punti agli investimenti necessari a produrre la necessaria maggior efficienza di porti e aeroporti e, a partire dai cinque multiporti di interesse europeo sopraindicati organizzare l'alimentazione da sud dei mercati europei mettendo a frutto i vantaggi geografici creati dall'evoluzione mondiale dei mercati e dei traffici.

5) articolare il cronoprogramma di realizzazione delle opere strategiche nazionali- europee entro il

---

<sup>28</sup> ) E' evidente, ad esempio, che il Mezzogiorno va meglio integrato nelle reti di trasporto, energetiche e digitali per interrompere il processo di ultra periferizzazione europea. E' altrettanto evidente che occorre attrezzarsi per intercettare al più presto i nuovi mercati europei con un maggior impegno a Nord Est lungo i corridoi essenziali Mediterraneo e Adriatico-Baltico

2030 in fasi scandite: a) sul prossimo settennio coperto dal bilancio europeo 2014--20 e b) sul restante periodo 2021- 30.

6) stimare il costo dell'intero programma "Infrastrutture 2030" e definirne le modalità di reperimento dei fondi necessari nei tempi utili, usando ogni tecnica di finanziamento privato, ma senza dimenticare che ogni finanziamento privato (financing) richiede di essere ripagato (funding) e che il costo delle opere non può alla fine che ricadere o sul contribuente o sull'utente, di oggi o di domani; sfruttare il fatto che il \_\_\_\_\_ può essere spalmato sui bilanci statali di almeno 17 anni

7) ottenere dall'Unione europea l'autorizzazione a finanziare questo programma con "debito buono" servito fuori bilancio --cioè con quote di spesa corrente non computate ai fini del vincolo di deficit--e solo qualora l'Unione non ritenesse di assumersi il compito di emetterlo in proprio. Una richiesta di autorizzazione che l'Unione europea non dovrebbe/potrebbe rifiutare dal momento che questi fondi verrebbero esclusivamente utilizzati per realizzare opere di preminente interesse europeo anche se ubicate in Italia.

8) affidare la gestione dell'intero programma "Infrastrutture Italia 2030" a una nuova architettura istituzionale, simile a quella proposta per la Gran Bretagna dalla Growth Commission della London School of Economics e organizzata attorno alla identificazione di un soggetto garante della rispondenza della strategia infrastrutturale alle esigenze di lungo periodo del Paese, perché dotato di poteri simili a quelli della Banca d'Italia e quindi capace per statuto di "difendere" gli interessi infrastrutturali del Paese anche dalle vicende del ciclo politico.