

Sistemi di Logistica

Trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti

POLITICA DEI TRASPORTI

PORTI & LOGISTICA

Le nuove strategie per il terminal container di Vado Ligure

di Rino Canavese

Breve nota sul sistema ferroviario portuale

Il sistema urbano portuale di Brindisi e il suo waterfront

di Donato Caiulo

I porti «core» della Rete Ten-T

di Valeria Battaglia

La portualità nel Piano della Logistica

LOGISTICA

Interscambio e pallet pooling tra funzionalità e convenienza

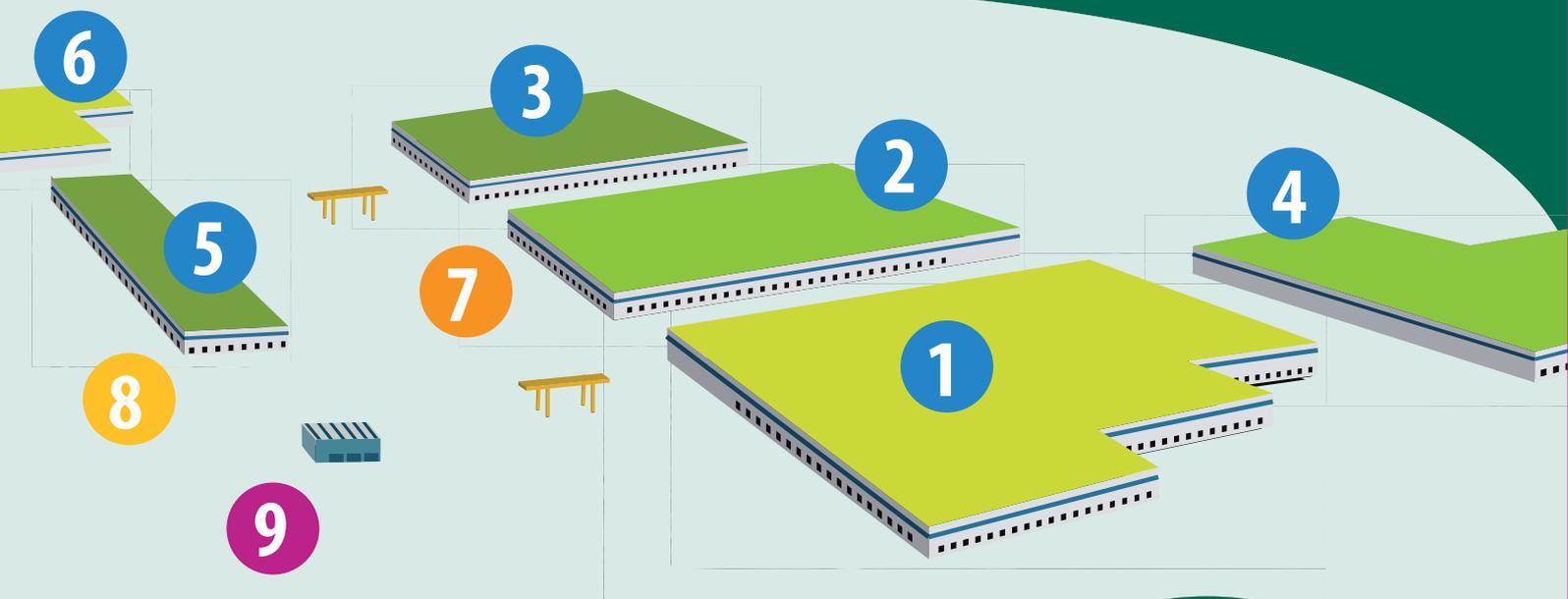
di Silvio Beccia

INFRASTRUTTURE

2020 Future Value Chain: costruire le strategie del nuovo decennio

di Claudia Nicchiniello

Parco Logistico Intermodale di Mortara magazzini "su misura"



AREA LOGISTICA
(IN COSTRUZIONE)

CENTRO DIREZIONALE

AREA INTERMODALE

OFFICINE



La logistica è connessa all'area intermodale attrezzata con:

- 3 binari intermodali di circa 700 m
- 1 fascio di presa e consegna elettrificato di 4 binari

La potenzialità massima è di 9 coppie di treni giornalieri con un traffico stimato di 150.000 UTI annui a regime

Localizzazione strategica

All'incrocio del Corridoio 5 e del Corridoio 24 in connessione con:

- le autostrade A7, A26 e A26/4
- la prevista autostrada Broni - Vercelli - Mortara
- la tangenziale di Mortara (in fase di completamento)
- l'area metropolitana milanese
- il sistema portuale ligure
- i valichi transalpini

I magazzini, caratteristiche:

- flessibilità da 5.000 sino a 200.000 m²
- altezza sotto trave sino a 12 m
- ampia modularità interna
- carico e scarico su più fronti con ribalte
- impianto antintrusione
- possibilità di raccordo ferroviario
- magazzini e uffici personalizzabili
- soluzioni eco-compatibili
- elevata vivibilità

Servizi annessi:

centro direzionale, bar, tavola calda, albergo diurno e notturno, officina, parcheggi



Terminal Intermodale
di Mortara s.r.l.



Sistemi di Logistica

Rivista trimestrale on line
Anno IV - n.1 - Marzo 2011

Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale

Rocco Giordano

Direttore responsabile

Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Andrea Boitani
Giulio Erberto Cantarella
Fabrizio Dallari
Ercole Incalza
Giuseppe Moesch
Elisabetta Schietroma
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione

Lisa Russo

Promozione e sviluppo

Loriano Signorini

Redazione

via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano) Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
giordanoeditore@giordanoassociati.com

Realizzazione editoriale

via Alberto Caroncini, 23
00197 - Roma
tel. +39.06.8081727
fax +39.06.62276167
md1718@mclink.it

Editore

Giordano Editore
via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano) Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
giordanoeditore@giordanoassociati.com

ANNO IV - NUMERO 1 - MARZO 2011

EDITORIALI

4 **Comincia da porti e aeroporti il rilancio della logistica**

5 **Lettera aperta al ministro Tremonti di Rocco Giordano**

7 **Le nuove strategie produttive e occupazionali per il terminal container di Vado Ligure di Rino Canavese**

12 **Breve nota sul sistema ferroviario portuale**

15 **Il sistema urbano portuale di Brindisi e il suo waterfront di Donato Caiulo**

23 **I porti «core» della Rete europea Ten-T di Valeria Battaglia**

26 **La portualità nel Piano della logistica**

LOGISTICA

31 **Interscambio e pallet pooling tra funzionalità e convenienza di Silvio Beccia**

33 **Il pallet, sintomo del disagio dell'autotrasporto**

35 **INFRASTRUTTURE 2020 Future Value Chain: costruire le strategie del nuovo decennio di Claudia Nicchiniello**

LE RUBRICHE

6 ABSTRACT

14 MEDIA

30 NORMATIVA

34 DIARIO

38 RECENSIONI

40 APPUNTAMENTI

Comincia da porti e aeroporti il rilancio della logistica

IL DIBATTITO SUL TEMA che interessa il nostro Paese negli ultimi mesi è fortemente caratterizzato da una serie di vicende che hanno molto distratto gli addetti ai lavori che ormai sono sempre più concentrati su quello che potrà succedere nei prossimi mesi sul piano politico, che su quanto è necessario fare per poter offrire al Paese un quadro di contesto generale urbanistico-territoriale di infrastrutture e filiere per la logistica e la mobilità nelle grandi aree urbane, per rendere più efficienti i nostri servizi e più competitive le nostre aziende.

Questa distrazione non ha contagiato gli esperti che stanno collaborando sia alla redazione del Piano Nazionale della Logistica, sia ai temi della sicurezza di settore, alla mobilità urbana dei viaggiatori e delle merci.

La testimonianza tangibile è stata:

- a) la partecipazione di circa 300 addetti ai lavori alla presentazione delle Linee di attuazione del Piano Nazionale della Logistica e la registrazione della attenzione con cui vengono seguiti i lavori dalle Commissioni Trasporti del Senato della Repubblica e della Camera dei Deputati ecc.;
- b) la partecipazione di 160 discenti qualificati nelle discipline economiche, giuridiche di ingegneria, di scienze politiche che hanno seguito il progetto «Premitel», Premaster trasporti e logistica, finalizzato a definire le strutture per un progetto di Master nazionale nel settore trasporti e logistica che si caratterizza per essere strutturato su un programma formativo «trasversale» alla economia gestionale delle imprese della domanda e della offerta di servizi di trasporti e logistica, ma anche per la parte di logistica pubblica, ovvero delle politiche poste in campo da soggetti programmatori e attuatori delle linee di intervento per una maggiore disciplina e regolazione del settore.

Il tema che interessa maggiormente in una economia globale, aperta a relazioni di scambio a scala internazionale, è il ruolo dei porti e degli aeroporti. Abbiamo voluto per questo dedicare questo numero prevalentemente al tema dei porti chiedendo una serie di contributi sia sul tema del *waterfront* che sul ruolo che possono avere alcuni progetti, analizzati per un rilancio non di un porto o di una città, ma di un vasto territorio come può essere quello dell'Alto Tirreno.

Questa spinta ad una maggiore sensibilità alle politiche di settore è il segnale più evidente che occorre ritrovare anche l'impegno per avviare politiche di intervento e nuovi strumenti di attuazione, che siano capaci di strutturare un settore potenzialmente capace di contribuire ed operare in una logica di politica economica con un forte contributo alla crescita del PIL.

In questo sforzo sinergico che registriamo siamo convinti di poter accogliere anche i segnali che arrivano dalle FS per un nuovo piano industriale cargo che per gli operatori è un interrogativo che chiede una sollecita risposta!

La politica della mobilità urbana ormai diventa sempre più congiunturale e meno strategica; interventi *day-by-day* hanno reso sempre più precaria la programmazione e il controllo della mobilità sul territorio con una serie di inefficienze che gravano pesantemente sulla economia dei cittadini e delle imprese.

Il Piano della Logistica approvato dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica il 2 dicembre ultimo scorso ormai è lanciato in questa prospettiva. Gli attori economici del settore, le istituzioni, le imprese, le Associazioni di categoria, le Confederazioni economiche, richieste di esprimere le priorità di intervento rispetto alle criticità di settore per il Piano Nazionale della Logistica, hanno sottolineato l'urgenza e la sistematicità delle linee di intervento per fronteggiare e cancellare gradualmente una ipoteca che grava non poco sulla economia del Paese!

Ormai 60 milioni di cittadini, che ogni anno vedono «bruciati» dalla mancanza di politiche di settore 100 miliardi di euro, 40 miliardi per il trasporto delle merci e 60 miliardi per il trasporto viaggiatori, si attendono una rinnovata stagione di impegni da parte di tutti gli attori.

Un ritardo notevole ovvero una diffusa indifferenza si registra anche per il trasporto locale terrestre che negli ultimi anni è stato portato avanti a «strappo» senza avere la possibilità di approvare una nuova legge così come fu possibile per la 151/1981 pregiudicando sempre di più la mobilità viaggiatori e le politiche di gestione delle aziende di settore. ●

... e a proposito di porti...

NEGLI ULTIMI ANNI, il tema dei porti è diventato dominante nel dibattito economico-politico, per il ruolo e gli impatti che un sistema portuale può avere non solo sull'economia del territorio, quanto e soprattutto sulla capacità di aprire le «porte» all'economia, agli scambi con il mondo. Il punto centrale è che i porti italiani, a meno di qualche specificità, sono tutti all'interno delle città con forte carenza di spazi retro portuali.

Nel corso degli anni, sono aumentati e si sono diversificati i traffici, pertanto il processo di razionalizzazione è stato operato all'interno di un sistema portuale «chiuso», dove i processi di ottimizzazione degli spazi

Lettera aperta al ministro Tremonti

NEI GIORNI SCORSI, ha trovato ampio spazio sui canali di informazione il viaggio un po' improvvisato del ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, unitamente ai rappresentanti del sindacato Raffaele Bonanni e Luigi Angeletti, da Roma a Reggio Calabria, con partenza in treno e ritorno in autobus. Forse sarebbe stato il caso di invitare per il viaggio di andata il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, e il ministro per le Regioni, Raffaele Fitto, per il viaggio di ritorno per un commento «a caldo» sulle percezioni che si avvertono da cittadini normali e da viaggiatori su strade e ferrovie del Mezzogiorno d'Italia e per cercare di iniziare a lavorare per soluzioni possibili quali ministri della Repubblica. Proviamo a sintetizzare schematicamente un'agenda delle azioni possibili e delle priorità di intervento.

Il Mezzogiorno oggi, considerato lo stato di crisi economica generale, ha visto allargato il divario rispetto all'area del Centro Nord sia in termini di sviluppo e di occupazione che di efficienza della pubblica amministrazione ai diversi livelli. Si è perso il quadro di comando di una «regia» unica per una politica di impatto capace di sostenere il sistema economico ed infrastrutturale, rendendo performanti le scarse risorse disponibili e sostenere una politica di interventi graduali e incisivi.

Noi pensiamo che mai come in questo momento il Governo centrale dovrebbe poter contare su impegni certi e collaborazioni da parte di:

- **CASSA DEPOSITI E PRESTITI** nel ruolo assegnato di sostenere finanziariamente le politiche di investimenti;
- **ENEL** per una rete elettrica adeguata a servizio di tutto il Mezzogiorno
- **TELECOM** per migliorare la connessione di rete
- **RAI-TV** per migliorare la comunicazione
- **ANAS** per una rete portante infrastrutturale stradale istituendo in modo motivato anche pedaggi su tronchi stradali a ridosso di grandi aree, operando con politiche tariffarie differen-

ziate per pendolari e per fasce orarie

- **FS** per una velocizzazione della rete ferroviaria sulla direttrice Adriatica-Tirrenica, le due dorsali trasversali Napoli-Bari e la direttrice Ionica.

Programmi per questo, signor ministro, una agenda fatta di 10 obiettivi possibili ed un altro viaggio entro la fine di maggio (giugno e luglio sono troppo caldi!) ed inviti 10 *manager* che possono concordare con il Governo impegni precisi a realizzare opere possibili nel periodo di 5 anni.

Proviamo ad elencarne alcuni:

- velocizzare i servizi ferroviari da Salerno a Reggio Calabria (Catania-Palermo), da Bari a Lecce e da Napoli a Bari;
- fissare una data (certa) per completare la Salerno-Reggio Calabria e concordare un programma di manutenzione per la messa in sicurezza degli assi stradali accompagnati da una buona segnaletica e da un sistema di supporto telematico;
- potenziare la rete di comunicazione telefonica e radio-televisiva che può essere utilizzata anche ai fini di servizi pubblici;
- avviare un programma di banda larga;
- definire un orario della rete dei servizi di autolinee che partono ed arrivano per le destinazioni più differenti del Mezzogiorno con una rete di *bus terminal*;
- fissare una concreta politica unitaria regionale per porti ed aeroporti;
- individuare *manager* che sappiano operare un montaggio tecnico-politico di queste operazioni.

Se questa è utopia, signor ministro, continui sulla Sua faticosa opera di tenuta dell'Economia del Paese, altrimenti corre il rischio anche Lei di trovarsi iscritto, come noi, nel Club degli uomini illusi!

Rocco Giordano

rispetto ai traffici hanno determinato di volta in volta politiche di adattamento, ma non di trasformazione e/o rifunzionalizzazione degli impianti e dei terminali. Infatti il comportamento dei diversi operatori della catena logistica si gioca sul versante della riduzione dei costi e della massimizzazione dei ricavi, in un mercato non sempre regolato, con la pressione continua dei soggetti più forti: l'armamento e i terminalisti determinano tempi e modi del ciclo operativo della filiera marittima, vincolando molto spesso lo spazio operativo degli attori dell'ultimo miglio.

In questo il regolatore deve operare su due fronti: sul versante della programmazione e della pianificazione dell'intervento pubblico e sul versante delle regole per

disciplinare il ruolo dei diversi attori, evitando rendite di posizioni e intermediazioni poco trasparenti.

Uno dei punti centrali di questo processo è il *Waterfront*, un termine che indica quella zona urbana a diretto contatto con l'acqua che può rivestire congiuntamente funzioni portuali commerciali e turistiche in relazione alla vocazione delle singole aree e dei singoli porti.

Un elemento determinante delle politiche per i sistemi portuali italiani è definire politiche portuali ed urbane in un contesto unico, ricercando quelle soluzioni anche di scala sovracomunale capaci di ampliare gli spazi per rilanciare la sfida del trasporto marittimo sempre più determinante nella economia di sviluppo del Paese. ●

in questo numero...

POLITICA DEI TRASPORTI

Le nuove strategie per il terminal container di Vado Ligure di **Rino Canavese**

Savona, *waterfront* di Torino. Semplicisticamente può essere così definita la sfida del Porto di Savona per rendere immediato il *link* tra porto e retroporto. Retroporto che è fatto non solo di superficie ma di economie che cercano nuove opportunità e nuove sfide nella globalizzazione dei mercati. A questo si aggiunge la stretta relazione tra modalità di trasporto, in particolare mare-ferrovia. Una seconda sfida? No, è quello che dovremmo auspicare per i sistemi portuali italiani. L'esperienza in corso è una *best practice* che va mutuata nei differenti contesti territoriali dalle singole piattaforme logistiche.

POLITICA DEI TRASPORTI

Il sistema urbano portuale di Brindisi e il suo waterfront di **Donato Caiulo**

Lo specchio d'acqua del porto di Brindisi, la capacità strutturale del porto, la sua posizione mediterranea richiede una forte riflessione non solo quale città-porto, ma anche come sistema territoriale diffuso che ha un avamposto di prim'ordine per un rilancio della economia pugliese e del Mezzogiorno. Il porto di Brindisi nel bacino del Mediterraneo rappresenta una forte presenza per coniugare le politiche europee con quelle dei paesi nord-africani. In questa fase di transizione del riassetto geo-politico una riflessione sul nuovo ruolo da assegnare al porto di Brindisi si rende opportuna!

POLITICA DEI TRASPORTI

I porti «core» della Rete europea Ten-T di **Valeria Battaglia**

La sfida della globalizzazione porta in modo automatico ad un processo di gerarchizzazione delle

infrastrutture rispetto alle aree territoriali di riferimento.

Il sistema portuale italiano, riportato ad una valutazione di scala territoriale europea, deve ritrovare le priorità e le scelte per avere un sistema logistico performante nel quadro della rete «core» non trascurando di valutare per i porti ed i sistemi portuali i diversi ruoli che possono ricoprire in relazione a grandi corridoi di trasporto che sempre più si identificano come sistemi a rete.

LOGISTICA

Interscambio o pallet pooling tra funzionalità e convenienza di **Silvio Beccia**

Il tema del *pallet pooling* si è riproposto in termini economici nel processo di ottimizzazione dei costi, soprattutto nella logica di filiera.

Vengono posti alcune punti di approfondimento che possono servire a rendere più immediato il rapporto tecnico-economico tra gli attori del processo. Vale a dire che ci sono due aspetti che vanno analizzati simultaneamente per non correre il rischio di operare analisi e valutazioni parziali.

INFRASTRUTTURE

Un piano europeo per sviluppare un progetto di logistica sostenibile di **Claudia Nicchiniello**

I grandi gruppi internazionali si vanno ponendo una serie di quesiti sul profilo dello sviluppo possibile e sostenibile nei prossimi 10 anni.

Il quadro che emerge è complesso, manca una variabile, quella della stabilizzazione dei mercati pregiudicata fortemente dalla mancanza di regole ad una scala mondiale.

Le crisi che si susseguono con frequenze sempre più ravvicinate sono la testimonianza che le scosse di assestamento dei mercati (finanziari, dell'energia, delle materie prime ecc.) saranno sempre più diffuse e investiranno mercati che non sono più nazionali!

Le nuove strategie produttive e occupazionali per il terminal container di Vado Ligure

Programmata per essere realizzata entro il 2014, la nuova infrastruttura è pianificata per servire i flussi di import/export tra Middle East/Far East (principalmente Cina, Taiwan, Vietnam, Singapore)/India e attingere al mercato di Italia nord occidentale, Svizzera e Baviera

di **RINO CANAVESE**

I PROGRAMMI STRATEGICI di APMT, rivisti nel 2009 alla luce della «nuova normalità» prevista dopo la crisi nel settore della portualità, hanno confermato il piano di investimento su Vado Ligure, per la realizzazione entro il 2014 di un nuovo *terminal* contenitori, concepito sulla base dei seguenti parametri:

- progetto *Greenfield*, cioè con costruzione *ex novo* dell'impianto operativo;
- terminal regionale destinato ai traffici *import/export*;
- attività di *transshipment* inferiori al 5% dei volumi previsti;
- servizio alle grandi compagnie marittime globali (non soltanto Maersk Line) attive nel bacino del Mediterraneo con navi di dimensioni sino a 13-14.000 TEU;
- sviluppo dell'intermodalità per i flussi da/per il *terminal*, con l'obiettivo di movimentare via ferrovia il 40% dei volumi;

- integrazione nel sistema portuale e retroportuale di Savona Vado, per disporre di servizi logistici da inserire nell'offerta di valore ai nostri clienti;
- utilizzo delle tecnologie di riduzione dell'impatto ambientale, secondo le indicazioni del *Environmental Development Program* adottato dall'Azienda su scala globale.

Il terminal di Vado integrerà la rete portuale di APMT nel Mediterraneo, attualmente costituita prevalentemente da porti di *transshipment* (Gioia Tauro, Port Said-Egitto, Tangiers-Marocco,) e dal porto di Algeciras-Spagna, dedicato, oltre che al *transshipment*, al mercato regionale della Penisola Iberica.

APMT sta pianificando la possibilità di investire direttamente nelle attività logistiche retroportuali (attraverso la partecipazione alla Società VIO-Vado Intermodal Operator e l'alleanza strategica con i Gruppi Orsero e Gavio) e nelle attività di gestione delle operazioni ferroviarie e intermodali (impianto di interscambio gomma-ferro nel retroporto).

SCENARIO COMPETITIVO DEL TERMINAL

Il *terminal* è pianificato per servire i flussi di importazione/esportazione tra Middle East/Far East (principalmente Cina, Taiwan, Vietnam, Singapore)/India ed un mercato di riferimento costituito da

- Italia Nord-Ovest (Piemonte, Liguria, Lombardia, Emilia Occidentale, Veneto);
- Svizzera
- Baviera

I flussi serviti via ferrovia saranno trasferiti su un terminal intermodale terrestre (*inland terminal*)

nell'area del Basso Piemonte, in prima ipotesi presso l'interporto di Rivalta Scrivia (Gruppo Gavio), per essere successivamente avviati a destinazione.

Nel contesto competitivo di riferimento (porti del Nord Tirreno), i principali vantaggi del *terminal* di Vado sono i seguenti:

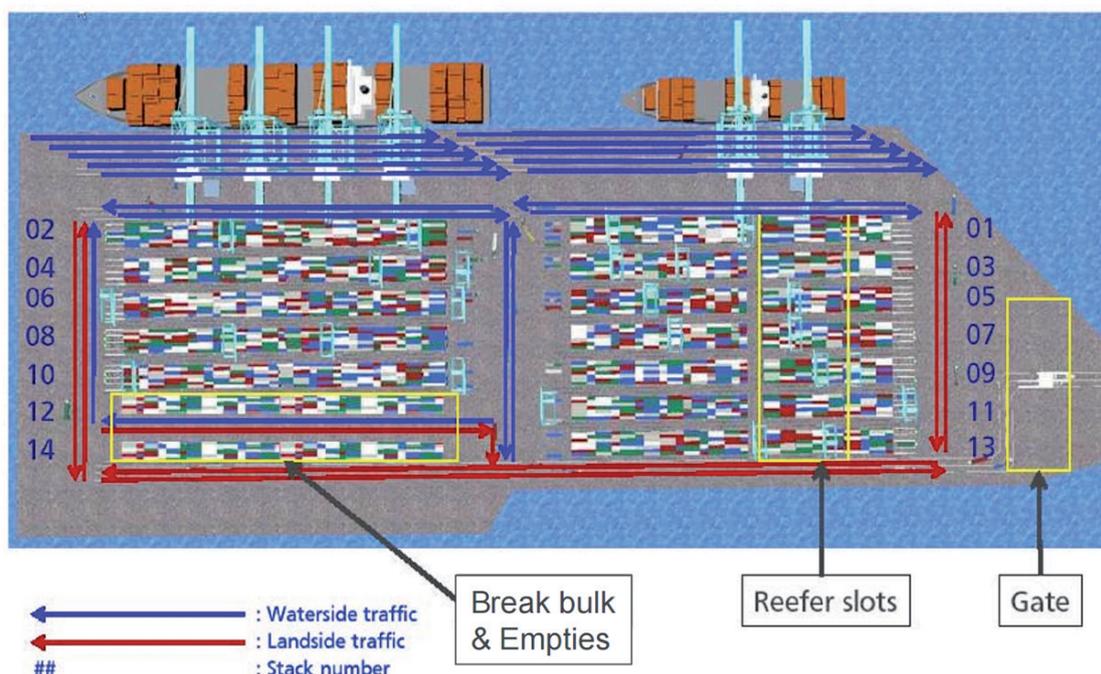
- la connessione con il sistema autostradale (nuovo casello dedicato sulla A10 con bretella di collegamento diretto al porto di Vado realizzazione prevista entro il periodo di costruzione della



Tabella 1. Dati tecnici principali e il lay-out del terminal di Vado Ligure (Full capacity 860k TEU)

700m quay having 15+ m depth
15 reversible gate lanes
952 reefer plugs

6 super post-panamax cranes 22 containers wide
24 semi-automated stacking cranes
22 tractor-translifters



piattaforma) e con il sistema ferroviario Nord Padano (linee esistenti per S. Giuseppe Cairo, tecnicamente adatte al flusso treni merci e dotate di tracce orarie disponibili) sarà molto più efficiente;

- la collocazione del terminal nella rada di Vado (fondali naturali ad oltre 16 m; nessun vincolo alla sagoma gru, a differenza di Genova; condizioni medie del vento e del mare adeguate) consentirà l'attracco delle navi di grandi dimensioni utilizzate sulle rotte Far East/Europa;
- il sistema operativo del terminal, con gru di piazzale semi-automatiche, e l'organizzazione dei servizi doganali (con *port gate* e sportello unico) garantirà agli spedizionieri un tempo di ciclo nel porto per i *container* inferiore a quello dei porti concorrenti;

- la disponibilità di servizi e operatori logistici nel retroporto darà la possibilità ad APMT di proporre ai propri Clienti un pacchetto-offerta più completo e meno focalizzato sui costi di imbarco/sbarco (*rates*);
- l'implementazione dell'*Environmental Development Program* permetterà di presentare il terminal come «eco-efficiente», e si prevede che questo potrà diventare un prerequisito per le grandi compagnie di navigazione nella scelta dei porti da utilizzare.

Oltre a ciò, un fattore determinante per APMT nella scelta di Vado è stato e si conferma essere la grande coesione tra Istituzioni, Enti Pubblici e associazioni di categoria del territorio, tale da evitare i problemi di conflittualità permanente tipici di altre localizzazioni italiane.

DESCRIZIONE TECNICO-OPERATIVA DEL TERMINAL

I dati tecnici principali e il *lay-out* del terminal sono indicati nella **tabella 1**.

Il funzionamento operativo del terminal può essere riassunto come segue:

- a regime, il terminal servirà un volume di traffico previsto da un minimo di 720.000 TEU/anno ad un massimo di 860.000 TEU;
- il 40% di tale volume verrà servito via ferrovia, utilizzando l'impianto intermodale collocato nel retroporto a circa 500 m. dal *gate* d'accesso al *terminal* (il traffico ferroviario relativo sarà pari a 15-18 treni/giorno);
- il carico/scarico dei *container* dalle navi sarà ef-

fettuato con gru *super post panamax*; tali gru, unitamente alla profondità dei fondali di banchina (15 metri e oltre), consentiranno di operare su navi portacontainer di portata 13-14000 TEU;

- la movimentazione dei container (da banchina a zona deposito piazzale e da piazzale a Metrocarga) sarà effettuata con trattori/*translifter diesel* alimentati con carburante a basso impatto inquinante (EURO 5);
- le operazioni di presa/consegna dei container dal deposito di piazzale saranno effettuate con gru elettriche semi-automatiche, montate su rotaie (RMG);

Tabella 2 . Il quadro occupazionale

Il quadro occupazionale che APTM ritiene di raggiungere per la sola gestione della piattaforma a regime è il seguente

Dirigenti e quadri	20
Coordinatori-Impiegati	70
Operatori Gru Banchina	45
Operatori del bordo (Comp. Portuale)	210
Operatori Gru di Piazzale-Trailer	240
Manutentori	45
Area Reefer	15

A regime saranno impiegate sul terminal oltre 600 unità lavorative. Tale numero sarà raggiunto a regime (nell'arco di tre-quattro anni). All'avvio delle operazioni del terminal il numero previsto di personale impiegato supererà comunque le 400 unità.

A questo quadro si deve aggiungere l'indotto occupazionale generato all'esterno (autotrasporto, servizi spedizioni, dogana, Guardia di Finanza, servizio all'autotrasporto, servizi alle persone); una valutazione puntuale non è certo possibile, i dati dei terminal analoghi indicano un fattore 2 rispetto agli occupati diretti.

- il *gate* d'accesso al *terminal* sarà dotato di 15 corsie indipendenti, attraverso le quali fluiranno sia il traffico camionistico diretto alle autostrade, sia (in corsie dedicate) i mezzi di trasporto dei *container* all'impianto intermodale;
- i mezzi sopra indicati si immetteranno, attraverso un sovrappasso, ad un sistema di viabilità dedicato (e totalmente separato dalla viabilità ordinaria urbana di Vado), collegato rispettivamente all'impianto intermodale e al varco d'accesso doganale al porto: quest'ultimo sarà collocato nella zona attigua al VIO e sarà condiviso e in comune con il *Reefer Terminal*;
- il varco doganale, presso il quale con l'Agenzia delle Dogane si intende realizzare una struttura di servizio dedicata, sarà collegato, tramite una bretella stradale, al nuovo casello autostradale di Bossarino.

Tale organizzazione operativa (gestione del piazzale con RMG, deflusso rapido dei *container* destinati alla ferrovia, servizi doganali concentrate su varco d'accesso esterno al terminal, viabilità e zone parcheggio

dedicate) minimizzerà i tempi d'attesa e la presenza dei mezzi pesanti nella zona portuale, riducendone conseguentemente gli effetti inquinanti.

DESCRIZIONE ORGANIZZATIVA DEL TERMINAL

APM Terminals ha costituito, nel 2008, una Società per Azioni di diritto italiano, denominata «APM Terminals Vado Ligure spa», con sede a Vado Ligure: tale Società ha la responsabilità

- della realizzazione del *terminal*;
- della costituzione della struttura operativa (selezione, assunzione e formazione del personale);
- della gestione operativa del *terminal*.

APM Terminals Vado Ligure spa, dunque, è e sarà un'Azienda locale, radicata nel territorio di Vado e inserita nel contesto imprenditoriale della Provincia di Savona (dal 2009 è socia dell'Unione Industriali di Savona), pur appartenendo ad un'organizzazione globale.

Per quanto riguarda la struttura occupazionale, le **tabelle 2 e 3** illustrano i numeri e le funzioni previsionali per il personale; qui di seguito, invece, si riassumono i criteri principali e le caratteristiche dell'Azienda a regime:

- il *terminal* sarà un'Azienda autonoma, dotata di tutte le funzioni manageriali e gestionali tipiche di un'Azienda industriale: Amministratore Delegato, Direzione Operativa, Direzione Commerciale, Direzione Amministrativa e Finanziaria, Direzione Risorse Umane, Direzione IT, Responsabile Sicurezza e Ambiente;
- il 15 % degli addetti saranno «colletti bianchi» (dirigenti, quadri, impiegati); la definizione e la sele-

zione di questo personale avverrà sulla base di una *job description* estremamente dettagliata e con requisiti di scolarità superiori alla media del settore (alcuni esempi di tali *job description* vi sono stati consegnati nell'incontro del 2 marzo 2010);

- la struttura organizzativa-tipo per i terminal *container* che appartengono alla rete globale di APM Terminals è allegata al presente documento: peraltro, il *terminal* di Vado rappresenterà una frontiera innovativa in tale contesto, in quanto prevede la gestione operativa del piazzale con

Rino Canavese è laureato in Ingegneria Civile Idraulica (con specializzazione in costruzioni marittime portuali) presso l'Università di Genova. Dopo aver collaborato con la Fincosit di Genova e con la Impresit, viene assunto presso il Servizio Tecnico dell'Ente Autonomo del Porto di Savona, di cui diventa Responsabile nel 1990. Eletto alla Camera dei Deputati nella XII Legislatura, (partecipando alla Commissione Trasporti e alla Commissione Lavori Pubblici), nel 1996 viene nominato Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Savona e riconfermato nel maggio 2000 per il secondo mandato.



Tabella 3 . Categorie delle figure professionali relative alle funzioni del terminal

General Manager	IT Administrator
Finance Manager	Technical Manager
HR Manager	Reefers/Container Services Manager
Commercial Manager	Total Foreman
Training Manager	Total Rail Mounted Gantry crane operators
Company Secretary	Total Translifter operators
Receptionist	Empty Handler Operators
HR Assistant	Crane Mechanics
Operations Manager	Maintenance Coordinator
Planning Manager	Workshop Supervisor
Gate Manager	Equipment Control Supervisor
HSSE Manager	Senior Vehicles Electrician
Procurement Manager	Vehicle Electrician
Business Process Owner	Foreman
Shift Manager	Senior Mechanics
Rail supervisor	Mechanics
Yard Supervisor	Tire Attendant
Vessel/Stevedore supervisor	Machinist
Yard Clerks	Equipment Control Foreman
Statistic Analyst	Equipment controllers
Cargo control	Workshop Coordinators
Dispatcher	Store Clerk/Supervisor
Berth planner	Foreman
Yard Planner	Senior Reefer Technician
Vessel Planner	Reefer Technician
Resource Coordinator	Reefer Attendant
Gate administration/white collar	Reefer coordinator
IT Manager	

gru semi-automatiche (uno dei tre *terminal* di questo tipo nella rete APM Terminals e primo esempio in Italia); il livello di specializzazione richiesto a gruisti e operatori di piazzale risulterà superiore alla media di settore, in presenza di un utilizzo intensivo delle tecnologie informatiche;

- sono previsti percorsi pianificati di formazione per il personale del *terminal*, ai vari livelli, ad esempio:
 - a) per quadri e dirigenti – corsi di management internazionale, corsi su metodologie HSSE (*Health, Safety, Security, Environment*);
 - b) per operatori gru – corsi su simulatori ad alta specializzazione, progettati e realizzati dal Gruppo AP Moller-Maersk;
- la politica retributiva di APM Terminals prevede che gli stipendi del personale non possano essere inferiori al livello medio di mercato dell'area economica e sociale di riferimento; dovranno, quindi, essere pienamente applicati i contratti nazionali di categoria, nonché le norme sul lavoro portuale;
- il personale, a tutti i livelli, è valutato non solo in funzione delle prestazioni, ma anche della pro-

pria adesione ai valori di riferimento dell'Azienda, che sono: impegno costante, umiltà e rispetto dei colleghi, onestà e rispetto degli impegni; le retribuzioni prevedono schemi di incentivo legati sia alle prestazioni che ai valori;

- le soluzioni organizzative adottate nel terminal (così come le scelte tecnologiche) sono determinate dall'*Environmental Development Program*, definito su scala globale, che prevede la riduzione del 15% delle emissioni CO₂ entro il 2012 rispetto al valore attuale di 17,6 Kg. CO₂/TEU (calcolato come valore medio su tutti i 52 *terminal* di APM Terminals nel mondo).

Si conferma anche l'impegno di APM Terminals a dare priorità, nelle assunzioni, a parità di qualificazione alle figure professionali locali; in questa ottica, l'Azienda ha già attivato contatti con l'Università di Genova/Sede di Savona e con gli istituti scolastici professionali di Savona per la progettazione e la costruzione di profili professionali in linea con le *job description* previste per il *terminal*. Si ritiene altresì che debba essere istituito un tavolo permanente con le OO.SS. per seguire tutto lo sviluppo, sia in fase di formazione professionale che di esercizio.

ALCUNI ESEMPI SU CUI SI STA LAVORANDO IN RELAZIONE ALL'OFFERTA FORMATIVA DEL TERRITORIO

I profili seguenti sono stati indicati a suo tempo alla Prof. Girdinio (Presidente Facoltà Ingegneria Università di Genova); sono pensati per figure di livello universita-

rio, ma, a parte la prima, possono essere adatte anche per diplomati tecnici, dopo opportuna formazione.

- **Progettista di infrastrutture** portuali e *termi-*

Tabella 4 . Investimenti già condotti per la retroportualità

Investimenti già avviati	Cifre in mln/euro
Impianto ferroviario – II fase (AP)	6
Metrocargo (AP)	7
Acquisizione mezzi (AP)	12,5
NordiConad (V.I.O.)	10 fatti > 40 a regime
Acquisizione V.I.O. da parte di GF Group, Autofiori e Autorità Portuale	21(2 AP)

nal container, con specializzazione:

- a) nell'automazione delle operazioni di movimentazione,
- b) nella intermodalità per la gestione del flusso delle merci,
- c) nella ecosostenibilità.
- **Information Technology (IT) Manager**, con orientamento a) alla fase di specificazione e implementazione dei sistemi IT per il *terminal*, b) alla gestione e controllo dei sistemi IT durante la vita operativa del *terminal*.
- **Technology Manager**, con orientamento alla specificazione, collaudo e gestione operativa delle attrezzature e degli strumenti tecnologici presenti sul *terminal*.
- **Operation Manager**, con specifico orientamento alla sicurezza:
 - a) degli addetti che operano sul *terminal*,

b) del contesto in cui il *terminal* è collocato (porto, retroporto).

Come profili più vicini al livello medio formativo di un Istituto Nautico:

- **Tecnico ambientale**, responsabile, per il *terminal container*, dell'applicazione delle norme di limitazione impatto ambientale (rumore, emissioni inquinanti in acqua e aria) e dell'introduzione di pratiche di risparmio energetico e/o utilizzo di energie alternative.
- **Esperto di operazioni e manovre portuali**, responsabile dei rapporti con la Capitaneria di Porto, piloti, polizia marittima, etc.
- **Responsabile amministrativo-finanziario**, con competenze in materia di servizi e pratiche doganali, ricevimento/spedizione merci, norme commerciali e antifrode, documentazione di trasporto, nozioni di diritto della navigazione.

AUTORITÀ PORTUALE DI SAVONA – SERVIZI SU RETROPORTO E LOGISTICA

Fin dall'inizio della vicenda legata alla realizzazione del nuovo *terminal*, l'Autorità Portuale ha ritenuto indispensabile strutturare un sistema retroportuale che garantisca, non solo un corretto collegamento autostradale e ferroviario, ma costituisca una forte opportunità di sviluppo nel settore della logistica.

In quest'ottica, nel corso degli ultimi anni, è stato realizzato il nuovo tracciato ferroviario, sono stati acquisiti due locomotori di manovra e sei locomotori di trazione, sono state acquistate aree in adiacenza all'insediamento del centro commerciale, si è avviata la sperimentazione del sistema Metrocargo, ma soprattutto si è consolidato in termini di presenze imprenditoriali il retroporto di Vado (VIO).

La compagine azionaria di quest'ultimo, costituita dal Gruppo Orsero, dal Gruppo Gavio e dall'Autorità Portuale, verrà verosimilmente ampliata dall'ingresso di APMT.

Questo assetto rende l'interporto direttamente interconnesso con tutto il sistema della retroportualità, sia dell'area Tortona-Alessandria che di lì con i collegamenti su Milano-Novara e Piacenza-Padova, che di quella su Fossano-Torino. Questa connessione rappresenta in realtà un forte valore aggiunto sia in termini di opportunità che di sviluppo occupazionale anche dei nostri territori; se nel corso dei prossimi anni a questo scenario sarà possibile aggiungere opportunità insediative anche nelle aree valbormidesi più vocate alla logistica, le possibilità di acquisire centri di distribuzione merci potranno diventare concrete.

Nell'area della retroportualità vadese già oggi possiamo contare sulla presenza di merci quali il caffè e la frutta

secca, che garantiscono oltre un centinaio di posti di lavoro. A questa realtà si sta per aggiungere, sempre in ambito VIO, la presenza di NordiConad, che parte da un *plafond* di 250 unità, cui dovrebbero essere aggiunte quelle non direttamente presenti nella struttura, ma necessarie al funzionamento logistico della stessa.

Si è avviata recentemente l'operatività del comparto ferroviario, sia attraverso il rinnovo della convenzione a Serfer, sia attraverso l'avvio della società Fer-Net, partecipata dal VIO, dal Gruppo Gavio, da Rivalta Terminal Europa e da FS Logistica. I due soggetti gestiranno il comparto delle manovre, nonché il navettamento verso la nostra retroportualità (Fossano-Torino, Alessandria-Rivalta-Milano).

Se consideriamo la richiesta minimale di APMT di avere a regime 15 treni/giorno e le potenzialità del bacino di Savona, su cui possiamo prevedere il consolidamento di almeno 5 treni/giorno, possiamo immaginare che il sistema ferroviario da solo necessiti di oltre 100 unità di personale abilitato alla conduzione delle macchine, oltre a una decina di persone da impiegare nello svolgimento del servizio di base.

Valutando gli investimenti già condotti per la retroportualità in senso lato (impiantistica, acquisizione mezzi, acquisizione di aree, nuovi investimenti del VIO), possiamo affermare che già oggi si sono abbondantemente superati i 50 mln di euro (**tabella 4**). ■

Rino Canavese
canavese@porto.sv.it

Breve nota sul sistema ferroviario portuale

Il trasporto su ferro è uno strumento indispensabile per sostenere la crescita dei traffici portuali: per questo l'Autorità Portuale, parallelamente al lavoro per perfezionare dal punto di vista tecnico e finanziario il progetto della piattaforma di Vado Ligure, ha affrontato la questione di come costruire un efficiente sistema di gestione del servizio ferroviario dal porto.

L'obiettivo è quello di trasferire rapidamente grandi volumi di container (e altre merci) verso le aree retroportuali, per rispondere alle richieste del mercato (Maersk intende movimentare su ferro il 40% dei propri traffici) ed aumentare la produttività del porto, considerata l'esigua disponibilità di spazi in banchina.

Tradizionalmente, si ritiene che il trasporto ferroviario esprima la sua competitività sulle lunghe distanze. In effetti, la complessità della struttura organizzativa del maggiore operatore nazionale ed ex monopolista, Trenitalia, determina una serie di rigidità operative ed economiche che non consentono al trasporto ferroviario su corto raggio di essere competitivo con i costi e i tempi della modalità stradale.

In realtà, organizzando in maniera efficiente il trasporto ed ottimizzando il materiale rotabile impiegato, la movimentazione ferroviaria sulle brevi distanze consente non solo di raggiungere un positivo bilancio dei conti economici, mantenendo i costi entro buoni margini di competitività rispetto al trasporto stradale, ma anche di raggiungere altri fondamentali obiettivi operativi:

- inoltrare rapidamente grandi volumi di merce
- liberare spazi in porto per l'arrivo di nuove merci
- alleggerire la pressione sulle rete di trasporto autostradale (si consideri il livello di saturazione della rete ligure)

Perciò, l'Autorità Portuale di Savona ha messo a punto un sistema per gestire in maniera più produttiva il servizio ferroviario a corto raggio tra il porto di Savona Vado e i retroporti di riferimento, con quello che si definisce «navettamento ferroviario».

IL SERVIZIO

La gestione del servizio ferroviario nel porto di Savona Vado è affidata ad una struttura formata essenzialmente da un soggetto trazionista, cui sono affidati i mezzi, ed uno che svolge le funzioni di MTO: un'organizzazione semplice e snella, dotata di autonomia decisionale e operativa, in grado di proporre un servizio trasparente

e accessibile a tutti i clienti in modo indifferenziato (certezza del servizio e del costo).

Lo scopo è:

- definire pacchetti logistici integrati da proporre agli utenti attivi nell'area di riferimento
- gestire in sinergia gli asset disponibili (locomotori, carri ferroviari ecc.)

Attraverso un approccio integrato, fondato su una pianificazione strategica di medio periodo, è possibile sfruttare i vantaggi offerti dal sistema ferroviario, recuperando i costi fissi considerevolmente più alti rispetto alle altre modalità di trasporto e proponendo servizi a costi competitivi rispetto al trasporto su gomma.

FERNET

La società FerNet, costituita su impulso dell'Autorità Portuale di Savona e di soggetti privati del settore logistico (VIO -Autofiori e Gruppo Orsero-, Gruppo Gavio e Terminal Europa), costituisce il punto di riferimento per gli utenti del porto di Savona che intendono avvalersi del trasporto ferroviario verso gli interporti.

Lo scopo di FerNet è la gestione dell'intero ciclo di navettamento dalle banchine del porto alle aree retroportuali: commercializzare il servizio di trasporto ferroviario, creare e mantenere i contatti commerciali con i clienti, definire con loro le migliori soluzioni operative, provvedere alle varie esigenze del trasporto (noleggio dei carri, acquisizione delle tracce ecc.), fissando una tariffa unitaria per l'intero servizio. FerNet non svolge compiti di vettore ferroviario.

SERFER

La società Serfer, selezionata dall'Autorità Portuale tramite un bando europeo, è la concessionaria del servizio di manovra nel porto di Savona Vado, che conduce in via esclusiva, ed è l'affidataria dei mezzi di trazione in linea: questo servizio non è condotto in esclusiva ma è offerto in concorrenza sul mercato.

Serfer gestisce la manovra in porto, la traslazione dei carri sotto carico, la pesatura dei carri, la composizione dei convogli e il loro inoltro a destino, usando il parco macchine di manovra di proprietà dell'Autorità Portuale (8 mezzi).

Serfer è oggi il trazionista a cui si rivolge FerNet ed a questo scopo utilizza i locomotori dell'Autorità Portuale (6 mezzi, **tabella 1**).

Tabella 1. Parco dei mezzi ferroviari dell'Autorità Portuale di Savona

Manovra	6 locomotori diesel (2 HENSCHEL DHG 700, 3 HENSCHEL DHG 300, 1 YUNG 200) recentemente revisionati e ammodernati con sistema di controllo elettronico plc 2 locotrattori ZEPHIR LOK 16.300, consegnati a inizio 2008 (capacità di traino 3.000 t, vel. max 30 km/h, circolabilità su strada)
Trazione	4 locomotive E656 2 locomotive BOMBARDIER TRAXX F140DC E483, consegnate a fine 2009 (mezzi a quattro assi per trasporto merci, potenza alle ruote 5.600 kW, vel. max 140 km/h)

Tabella 2. Tempo indicativo di percorrenza sulle direttrici di navettamento

da	a	via	durata
Vado Ligure	Mondovì	San Giuseppe, Ceva	1 h e 50 minuti
Vado Ligure	Rivalta Scrivia	Genova	2h e 15 minuti
Vado Ligure	Mortara	San Giuseppe, Alessandria	3 h e 35 minuti

Tutte le linee considerate hanno buoni margini di capacità e sono in grado di ricevere consistenti incrementi di traffico.

LE DESTINAZIONI

Le aree retroportuali verso cui viene proposto il navettamento sono quelle di Mondovì, Mortara e Rivalta Scrivia, che costituiscono ideali capolinea dei servizi ferroviari dal porto, da cui poi le merci possono essere rilanciate verso le destinazioni finali sulle varie direttrici: da Nord Ovest a Nord Est. Allo scopo, l'Autorità Portuale ha già stretto rapporti di collaborazione con l'Interporto di Rivalta Scrivia ed il Polo Logistico di Mortara.

A questi servizi, rivolti ai contenitori, si aggiunge il navettamento del carbone (traffico particolarmente importante per il porto di Savona in termini di volume sbarcato) da Savona su S. Giuseppe di Cairo.

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Savona è collegata alla linea costiera Genova-Ventimiglia e alle due linee di valico appenninico verso il Piemonte (via Ferrania e via Altare), che convergono sulla stazione di San Giuseppe di Cairo. Queste ultime hanno una considerevole acclività, superabile impiegando i mezzi dedicati dell'Autorità Portuale in due configurazioni alternative, in funzione delle esigenze: doppia trazione per il trasporto di treni a pieno carico, oppure singola trazione per il trasporto di due convogli separati, con ricomposizione del treno completo a San Giuseppe.

Le tratte Savona-San Giuseppe e le successive diramazioni verso il Piemonte (una verso Fossano e Torino, l'altra verso Acqui Terme e Alessandria) consentono di inoltrare convogli fino a 450 metri di lunghezza compresi i mezzi di trazione e sono poco utilizzate sia per il trasporto merci che passeggeri.

Per questo hanno un'ottima potenzialità di trasporto e le tracce disponibili consentono di assorbire ampiamente oltre 36 treni/giorno, che possono aumentare ancora con la realizzazione di alcuni semplici interventi di ammodernamento e con l'uso notturno.

IMPIANTI PORTUALI

Nel porto di Savona sono presenti circa 18 km di rotaia, che raggiungono ogni zona dello scalo. Il collegamento tra il porto di Savona e Parco Doria, non elettrificato, può sostenere una corsa ogni 40 minuti per senso di marcia, corrispondenti a 18 coppie di treni al giorno.

Gli impianti ferroviari nel porto di Vado comprendono 12 km di rotaia.

Un raccordo in galleria collega lo scalo ad un terminal ferroviario costituito da 3 binari (incluso quello di corsa), su cui è installato il prototipo Metrocargo per il carico e lo scarico dei *container* dai carri. Un nuovo raccordo ferroviario, attivato a dicembre 2007 e lungo circa 1.250 metri, porta alla Stazione di Vado Ligure che è collegata tramite una linea a singolo binario con Parco Doria.

METROCARGO

APM Terminals, gestore del nuovo terminal container da 800.000 TEU in costruzione a Vado Ligure, intende muovere su ferro il 40% del proprio traffico. Questo obiettivo è alla base delle iniziative dell'Autorità Portuale per migliorare la logistica ferroviaria e ottimizzare l'inoltro su ferro. In vista dell'esigenza di movimentare questi grandi flussi di container si inserisce la sperimentazione di una nuova tecnologia di carico e scarico dei contenitori sui carri con modalità orizzontale: il sistema «Metrocargo».

Rispetto alla movimentazione tradizionale in cui le operazioni di carico/scarico comportano tempi molto elevati, Metrocargo permette di prelevare le unità di carico dai trailer e caricarle sui carri ferroviari con modalità orizzontale in tempi molto ristretti (circa 30 minuti per un treno da 46 contenitori) e con un minore impatto ambientale. Visto l'esito molto positivo delle prove effettuate sul prototipo in funzione dal 2009, Autorità Portuale e Maersk hanno deciso adottare il sistema Metrocargo per il carico e scarico dei treni in arrivo e partenza dal nuovo terminal, installando l'impianto sul fascio di binari dedicato alle spalle della piattaforma. L'impianto sarà in grado di caricare da 15 a 20 treni da 46 TEU al giorno e quindi di soddisfare le esigenze dell'operatore Maersk.

LOGISTICA

Nella prospettiva della realizzazione del nuovo terminal container, l'Autorità Portuale ha ritenuto indispensabile strutturare un sistema retroportuale che non solo consentisse un'integrazione ottimale con la rete di trasporto autostradale e ferroviaria, ma costituisse anche una forte opportunità di sviluppo nel settore della logistica.

Nel retroporto di Vado è operativo dalla fine degli anni '90 l'interporto VIO, che nel tempo ha rafforzato la propria compagine azionaria (oggi composta da Gruppo Orsero, Gruppo Gavio e Autorità Portuale, e prossimamente verosimilmente estesa al Gruppo Maersk) e consolidato le attività nel campo alimentare (caffè e frutta secca) garantendo oltre un centinaio di posti di lavoro. VIO ha poi investito nella realizzazione di una nuova piattaforma logistica sulle vicine aree ex ENI nel Comune di Quiliano, che dall'estate 2011 ospiterà il centro di distribuzione di NordiConad per il Nord Italia, creando altri 250 posti di lavoro.

Questo nuovo assetto rende il porto e l'interporto interconnessi con l'intero sistema logistico del Nord Italia (dall'area di Tortona/Alessandria, Mondovì/Torino, Milano/Novara, fino a Piacenza e Padova). Questa stretta integrazione rappresenta un forte valore aggiunto in termini di opportunità di sviluppo di nuove iniziative nel campo della logistica e della distribuzione anche sulle aree disponibili nel territorio più vicino al porto. ■

Quote di comparto gennaio-dicembre 2010

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic	Media
% sul totale dei titoli													
TRASPORTI	4,0	3,8	2,1	8,5	2,3	5,4	7,2	6,4	3,5	3,4	2,6	7,8	5,2
% sui titoli dei trasporti													
Aereo	16,7	7,2	11,9	45,3	28,9	1,9	3,6	5,5	15,5	17,6	11,3	2,7	7,3
Marittimo	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	5,5	7,0	0,0	5,7	0,0	2,8
Ferroviario	16,7	11,6	7,1	7,5	4,4	5,6	4,3	7,0	2,8	10,3	7,5	5,4	5,8
Stradale	65,4	81,2	81,0	47,2	66,7	92,5	90,6	82,0	74,6	72,1	75,5	91,9	84,1

LE PRIME PAGINE DELLE PRINCIPALI TESTATE NAZIONALI NELL'INTERO 2010

Lo scorso anno un titolo su 20 dedicato ai trasporti

A conclusione del 2010, terzo anno della rilevazione condotta da «Sistemi di Logistica» sulle prime pagine dei cinque principali quotidiani nazionali, il confronto fra l'andamento delle tre annualità conferma lo scarso interesse della stampa italiana per il settore trasporti. Nel 2010, infatti, la media di titoli dedicati a questo settore dai quotidiani esaminati è stato del 5,2% del totale. In cifre assolute, 618 su 11.836, pari a un titolo ogni 20. Come dire che ogni giorno due delle cinque testate dedicato un titolo ai trasporti, mentre le altre tre ignorano il settore.

Il dato trova riscontro nelle rilevazioni del 2009, che hanno registrato una presenza media del 5,4%, mentre nel 2008, la quota era leggermente superiore, il 7,0%, soprattutto a causa della massiccia presenza di titoli sulla vicenda Alitalia e sulla fiammata del prezzo del petrolio.

LA PREVALENZA DELLO STRADALE

Gli ultimi due anni, invece, in coincidenza con il calo di presenza in prima pagina, hanno visto concentrare l'attenzione sulle vicende della Fiat. Anche se un unico tema d'attenzione non ha consentito di

raggiungere i livelli del 2008, tuttavia la circostanza ha segnato una crescita decisa del **trasporto stradale**, passato dal 44,4% dei titoli dedicati nel 2008 ai trasporti (ma solo il 3,09% del totale dei titoli), al 61,5% del 2009, all'84,1% del 2010.

Naturalmente, la statistica interna al settore trasporti è un sistema di vasi comunicanti, per cui alla crescita del trasporto stradale corrisponde una diminuzione degli altri settori, secondo una graduatoria - **aereo, ferroviario, marittimo** - che trova riscontro anche nelle rilevazioni dei due anni precedenti.

All'interno del trasporto stradale, si è detto della prevalenza della voce *Automobile*, dove la fusione Fiat-Chrysler e tutte le conseguenti ricadute, con le forti polemiche sugli stabilimenti di Pomigliano d'Arco e di Mirafiori, hanno influito sulla percentuale totale, ma non su quella interna, dove la voce ha confermato il 58-60% del settore registrato negli altri anni.

LA CRESCITA DEL TPL E DELL'AUTOTRASPORTO

Ciò vuol dire che alla crescita del comparto stradale hanno contribuito anche altre voci: non tanto *Traffico*, rimasto al 15,8% del 2009, quanto *Infrastrutture*, dove le accese polemiche sull'estensione dei pedaggi ai raccordi stradali, hanno trovato spazio sulle prime pagine dei quotidiani e in particolare de «Il Messaggero» estremamente attento a tutto ciò che riguarda il GRA di Roma.

In aumento rispetto agli *standard* degli ultimi due anni, anche il *Trasporto pubblico locale* (3,7% dei titoli sui trasporti) ma per ragioni di cronaca: la bomba fortunatamente inesplosa nella metropolitana di Roma, mentre la quota dell'*Autotrasporto* (3,5%) è semplicemente dovuto alla campagna condotta da «Il Sole 24 Ore» contro l'accordo tra governo e associazioni del trasporto su gomma, duramente contestato da Confindustria.

Sempre neglette, invece, Sicurezza, Ambiente e Logistica, nonostante si tratti di tre comparti ai quali tutti sostengono che è necessario prestare grande attenzione. ■

Rilevazione gennaio-dicembre 2010

	S24	CdS	Sta	Rep	Mes	TOT
Tot. citazioni	188	104	104	107	115	609
Aereo	12	7	8	10	8	45
Marittimo	8	4	3	2	0	17
Ferroviario	15	4	6	6	5	36
Stradale	153	89	87	89	102	511
Petrolio	9	3	3	4	2	21
Automobile	94	58	44	61	47	304
Sicurezza	3	9	4	3	3	22
Traffico	19	13	14	13	23	82
Infrastrutture	15	3	7	3	21	57
Ambiente	1	1	2	0	0	4
TPL	5	2	2	4	6	19
Autotrasporto	7	0	1	1	0	9
Logistica	0	0	1	0	0	1

Il sistema urbano portuale di Brindisi e il suo waterfront

Una strategia di riqualificazione e di sviluppo sostenibile di Brindisi richiede una programmazione concertata con l'Autorità portuale per resistere alla sola visione funzionale e contingente, e valorizzare il patrimonio storico-funzionale della «città-porto».

di **DONATO CAIULO**

SE È VERO CHE NON SI PUÒ attendere che la rinascita della città di Brindisi derivi solo dal rilancio del suo porto, risulta però difficile pensare di poter avviare una strategia di riqualificazione e sviluppo sostenibile della città e del territorio, privandosi di una così forte e storicamente riconosciuta potenzialità come quella portuale. È risultato necessario pertanto lavorare e programmare i vari interventi di concerto con l'Autorità portuale.

Il tentativo inseguito attraverso la delimitazione dell'ambito territoriale del «Sistema urbano portuale» è stato quello di passare da una pianificazione per livelli amministrativi diversi (PRP, PRG, Piano territoriale dell'area industriale, POT ecc.) ad una pianificazione per ambiti circoscrivibili in rapporto a problemi e relazioni di natura orizzontale. Tale approccio strategico alla politica urbano-portuale ha implicato il focalizzarsi in modo selettivo su ambiti territoriali e problemi concreti invece che su vaghe definizioni di obiettivi o di piani spesso generali, astratti e settoriali. Lo **Studio di pre-fattibilità del Sistema urbano portuale**, elaborato dal Comune di Brindisi, è diventato lo strumento per rendere concrete e trasparenti le poste in gioco nella trasformazione della città, arricchendo il contesto decisionale di immagini e proposte che possono interagire fin dall'inizio con i molteplici interessi in campo, senza indebite subordinazioni.

Nel Sistema urbano portuale confluivano sia il I Accordo

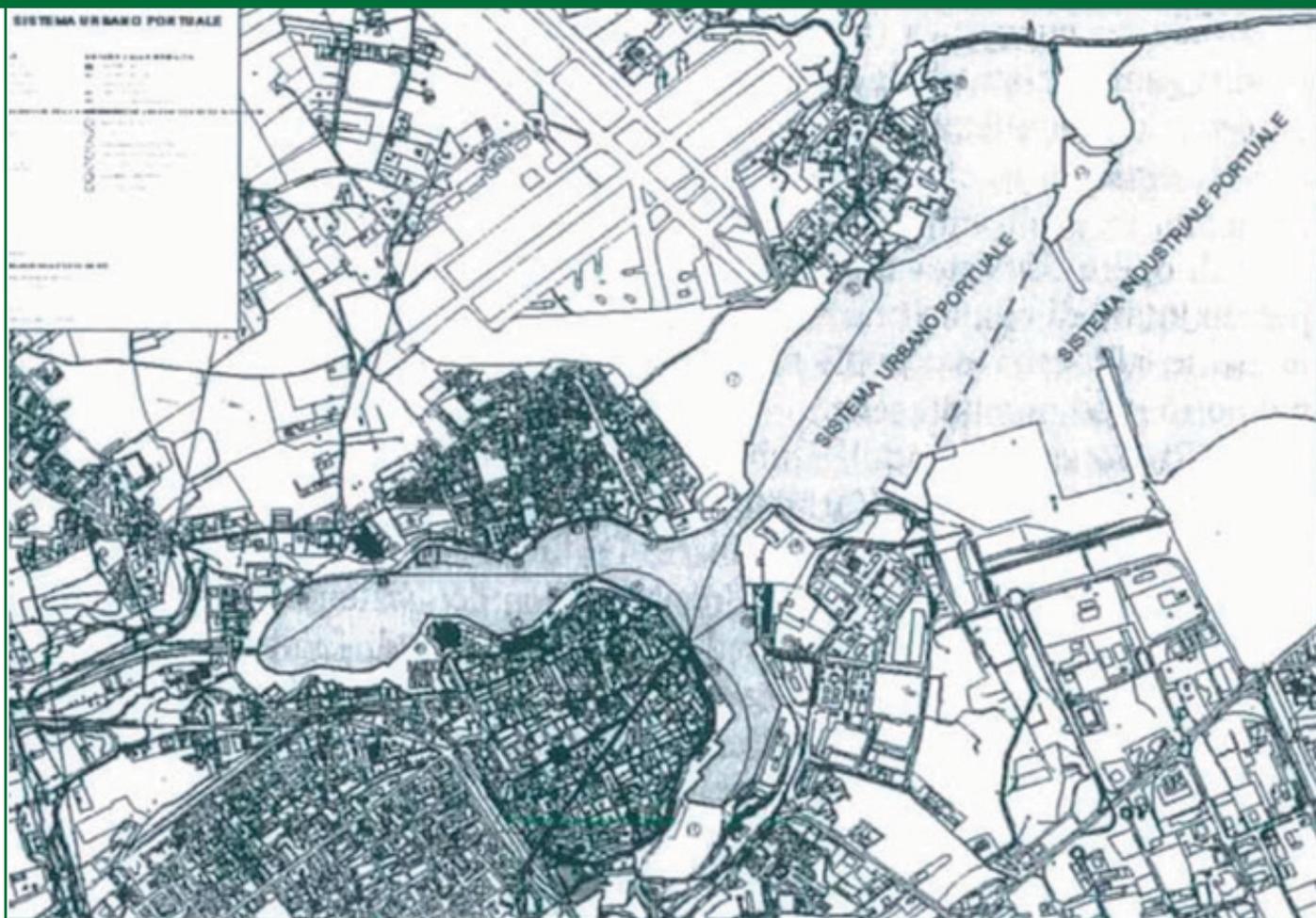
di programma sottoscritto con la MM (che prevedeva la dismissione dell'Area ex POL nel Seno di Levante), che il II Accordo di programma con la MM (*in itinere*, che prevede la dismissione dell'ex Carboniera e dell'isola di S. Andrea), oltre alla variante al PRP del 2002. La partecipazione al bando del Ministero delle Infrastrutture per il finanziamento degli studi di fattibilità¹, attraverso la proposta del Sistema urbano portuale, elaborato a livello di «prefattibilità», ha garantito al Comune di Brindisi anche tale finanziamento.

Lo studio di fattibilità, messo a gara, venne aggiudicato nel 2004 all'architetto spagnolo A. Arribas (con E. Yang ed altri). Purtroppo questo lavoro, ricco di analisi e schede progettuali, è rimasto nei «cassetti» degli uffici comunali, anche perché avrebbe dovuto essere attuato attraverso la creazione di una STU, difficilmente realizzabile a causa dei limiti e del particolare regime giuridico dei suoli interessati, appartenenti a diversi demani (MM, Marina mercanti-

Donato Caiulo è laureato in Ingegneria Civile (sezione edile), presso l'Università di Pisa ed è Dottore di Ricerca in Progettazione Urbana. È stato consulente del Comune di Brindisi per l'Urbanistica e i Lavori pubblici, dirigente Area Tecnica presso l'Autorità Portuale di Brindisi. Dal 2006 al 2007 Professore a contratto presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Lecce, corso di «Pianificazione territoriale costiera e portuale» è stato anche (2009-2011) consulente MIT, occupandosi di porti e interporti nell'ambito dei progetti strategici nazionali.

¹ Come da DM 6 giù. 2001, pubblicato nella GU n. 202 del 31 ago. 2001.

Figura 1. Il sistema urbano portuale



le, Aeroporto militare, Ferrovie dello Stato, Autorità portuale, Consorzio Asi, ecc.). Invece, dall'altra parte, lo **Studio di pre-fattibilità del Sistema urbano portuale**, riguardante gli accordi con le Ferrovie

dello Stato, è confluito nel PIAU, il programma «Porti e stazioni» che è stato finanziato e sottoscritto nel 2004, tra il Comune di Brindisi, l'Autorità portuale, RII e il Ministero delle Infrastrutture.

LA VARIANTE AL PRP (2002-2006)

Dalla concertazione nell'ambito del Sistema urbano portuale (**figura 1**) deriva la Variante al PRP di Brindisi, che, con l'**Intesa Autorità portuale-Comune**, è stata adottata in Comitato portuale ed approvata dal Consiglio Superiore dei LL.PP. l'8 novembre 2002 con voto n. 225. L'idea di fondo della variante consisteva, da un lato, nell'avvicinare alla città il traffico passeggeri (accosti di S. Apollinare), lasciando al traffico crocieristico ed alla città il porto interno, e, dall'altro, nello spostare nel porto esterno (Molo Enel) il traffico energetico, esaltando la separazione delle funzioni e la polifunzionalità dei tre porti (interno, medio ed esterno) di cui si compone il porto di Brindisi e destinando al solo traffico commerciale la piastra logistica di Costa Morena nel porto medio. Questa variante prevedeva sostanzialmente due nuove opere:

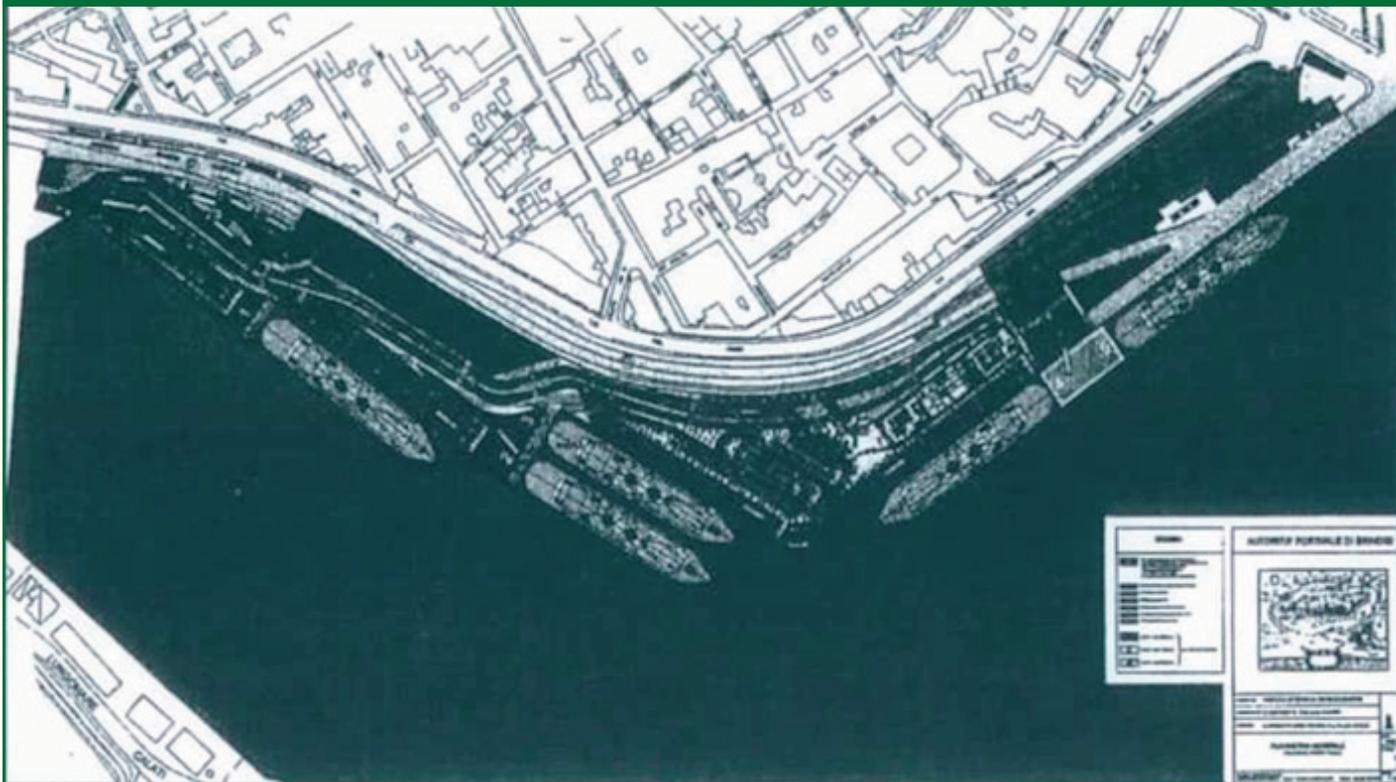
a. il **Pontile Enel**, da realizzarsi a spese dell'Enel, nel porto esterno, con relativo dragaggio a -18 m., anche a servizio della «Piastra logistica» di Costa Morena, per gli utilizzi commerciali (*container* ecc.);

b. lo **spostamento degli accosti Enel** dal porto medio verso il porto esterno consentendo di liberare il porto medio dai traffici energetici e renderlo così disponibile per i traffici commerciali. Inoltre, avrebbe favorito una separazione fisica e funzionale della parte commerciale del porto medio da quella industriale ed energetica (nel porto esterno) in linea con i criteri di sicurezza e d'organizzazione delle aree portuali;

c. **opere di completamento degli accosti portuali** per navi traghetto e RO-RO a S. Apollinare.

Tali opere consistevano nella realizzazione di tre pontili disposti a «pettine», per un totale di cinque nuovi accosti per navi-traghetto, permettendo un avvicinamento alla città del traffico passeggeri, attualmente, in gran parte, relegato nel porto medio in adiacenza. La Regione Puglia, nell'ambito della procedura di Via, ha bocciato il molo Enel, di conseguenza la Variante è stata riproposta ed approvata nel 2006 per i soli accosti-traghetto di S. Apollinare. Di fatto, l'esito della procedura regionale di Via ha

Figura 2. Il PIAU



limitato di molto l'idea strategica del Sistema urbano portuale e le potenzialità della variante, contraddicendone l'idea di fondo del «rotolamento» verso l'esterno dei traffici energetici, con la conseguente liberazione del porto medio da tali traffici, che, di fatto, impediscono alla «Piastra logistica» di Costa Morena (porto medio) di decollare.

Nella zona portuale mediana tra S. Apollinare e Costa Morena è nota l'esistenza della zona archeologica di Punta delle Terrare, ove sono state rinvenute dalla Sovrintendenza per i Beni archeologici importanti tracce di insediamenti neolitici del 1300 a.C. Nelle misure compensative, che nell'ambito della procedura di Via sono state prescritte all'Autorità portuale, vi è la valorizzazione del villaggio protostorico di Punta delle Terrare, la cui scoperta testimonia come

da oltre tremilatrecento anni il porto di Brindisi sia stato anche teatro di incontri e di scambi di popoli diversi e che tale permanenza storica rappresenta un patrimonio su cui continuare a coltivare il dialogo tra le civiltà che l'hanno generata.

Storicamente, molti dei grandi insediamenti industriali ed energetici, riguardanti la città di Brindisi sono stati progettati altrove; spesso tali progetti hanno trattato il territorio della città come *tabula rasa*, come spazio omogeneo ed isotropo, dimenticando che il territorio è, invece, una *tabula incisa*, cioè un ambiente antropizzato, con un suo spessore, una pendenza, una permeabilità, una materialità, una forma ed una storia urbana specifica che costituiscono una serie di invarianti da tener presenti e da rispettare.

IL PIAU (2004-2009)

Occorre che i vari programmi portati avanti nel tempo dalle istituzioni locali, quali ad esempio la Variante al PRP, con i nuovi accosti-traghetti, gli adeguamenti tecnici funzionali proposti nel tempo dall'Autorità portuale, la città d'acqua o il PIAU (**figura 2**), siano intesi non come momenti occasionali e circoscritti legati ad occasioni di finanziamento, ma come strumenti di medio periodo di una strategia unitaria di rigenerazione che tende a diventare sempre più attività di carattere ordinario verso obiettivi strategici condivisi.

Lo studio progettuale che si sta elaborando nell'ambito del PIAU può diventare lo strumento per rendere concrete e trasparenti le poste in gioco nella trasformazione della città, arricchendo il contesto decisionale di immagini e proposte che possono interagire

fin dall'inizio con i molteplici interessi in campo, senza indebite subordinazioni.

Il PIAU, di cui al protocollo d'intesa - sottoscritto il 30 giugno 2004 tra il Comune di Brindisi, l'Autorità portuale, la RFI, il Ministero delle Infrastrutture e trasporti e la Regione Puglia - prevede la dismissione della linea FS lungo via del Mare che renderà possibile la riqualificazione dell'intera area del Seno di Levante, aprendo nuove possibilità di rigenerazione alla scala urbana e portuale. Sempre nel Seno di Levante vi è da completare, a dieci anni dalla sua sottoscrizione (16 dicembre 1999), l'accordo di programma con la MM (che prevede la dismissione e riqualificazione dell'Area ex POL nel Seno di Levante) previo la realizzazione dei nuovi depositi della MM a Capo Bianco.

Il sistema portuale di Brindisi e il suo Waterfront



Diventa necessario pensare per il futuro della città di Brindisi ad una strategia complessiva, ad un'idea di città, ad un «patto di rigenerazione urbana» per la città d'acqua, dove tutte le risorse già attivate ed attivabili possano trovare una «casa comune» coerentemente all'idea di città d'acqua che è la priorità assoluta dell'Amministrazione comunale.

Attraverso l'occasione contingente del PIAU, della pianificazione strategica dell'Area vasta, e, coerentemente al **Documento programmatico di rigenerazione urbana** (redatto ai sensi della L.R. 21/2008), occorre avviare un processo di coordinamento e di pianificazione moderno, promozionale, attivo, assumendo il tema della rigenerazione urbana della città d'acqua e quello della piattaforma territoriale strategica come obiettivi prioritari della politica di governo del territorio e del porto, incentivando la partecipazione e la cooperazione dei soggetti sociali, professionali ed istituzionali per una programmazione attiva ed integrata.

Così come già sperimentato con il PPU «Protagonisti» e con il Sistema urbano portuale, la partecipazione ed il partenariato con i soggetti sociali economici e produttivi della città fin dalle prime fasi di definizione di ogni proposta di rigenerazione urbana potrà portare ad un programma di sviluppo sostenibile condiviso dalla comunità locale.

I processi innescati, se da un lato dovranno assicurare un risultato di tipo economico-immobiliare, dall'altro dovranno garantire dei ritorni dal punto di vista della qualità urbana, sia sociale che am-

bientale, attraverso un miglioramento del capitale fisso sociale della città.

Il mutamento strategico e politico di tale proposta è, a ben vedere, epocale: si tratta di passare dal concetto di sviluppo come livellamento delle differenze (obiettivo specifico del modello tradizionale di programmazione urbanistica al concetto di sviluppo come complementarità del sistema urbano e territoriale, attraverso la concertazione del pubblico e l'intervento del privato).

Va specificato che lo scenario dei prossimi anni, specie nella realtà brindisina, è caratterizzato dal dominio delle grandi infrastrutture a rete i cui nodi, rappresentati dai porti, sono chiamati ad evolversi, coerentemente al **Quadro strategico nazionale** in vere e proprie «piattaforme strategiche territoriali».

Le infrastrutture non sono più, se mai lo sono state, soltanto percorsi di connessioni o scambiatori di modalità tra poli funzionali; diventano sempre più spazi delle percorrenze che organizzano il paesaggio, la città tradizionale, il recente territorio urbanizzato e quello più lontano in una sequenza senza soluzione di continuità.

Lo spazio delle infrastrutture sta generando nuove tipologie urbane e insediative, economiche e sociali che necessitano di una capacità di governo pertinente alla posta in gioco: è sempre più urgente e necessario fare del progetto di infrastruttura un sistema integrato con il sistema urbano e con quello ambientale, un sistema ordinatore del territorio.

IL DOCUMENTO PROGRAMMATICO DI RIGENERAZIONE URBANA (2008)

Il **Programma per la rigenerazione urbana** previsto dalla L.R. 21/2008 può diventare, da un lato, il piano strutturale *ante litteram* della città e del porto e, dall'altro, uno strumento operativo che coordina le varie iniziative in atto orientandole ad una maggiore coerenza e sostenibilità ambientale. In questa ottica e con questa prospettiva, uno strumento operativo di medio termine può essere considerato il **Documento programmatico di rigenerazione urbana**, approvato nel novembre 2008, che individua 13 sotto-ambiti urbani, di cui 5 inerenti il fronte mare e che interpreta e rilancia l'idea guida di «Brindisi città d'acqua» che potrà servire ad approfondire gli obiettivi di generare una nuova qualità urbana lungo la linea del mare del porto interno, attraverso il recupero e la rifunzionalizzazione di aree ed immobili dismessi quali il Collegio navale, il Capannone ex Montedison, l'ex Carboniera, l'area ex POL, la Stazione marittima, la

riqualificazione dei lungomari, il recupero del villaggio pescatori, ecc.

Il porto interno di Brindisi potrà diventare una vera e propria «piazza d'acqua» valorizzando al massimo le preesistenze naturalistiche, architettoniche, storiche ed archeologiche quali parti integranti di un progetto complessivo, di un'idea di città che ha la sua ragion d'essere in un diretto rapporto con il mare.

Volendo cogliere un ordine connesso alla storia profonda dell'insediamento umano a Brindisi anche attraverso la permanenza di segni fisici ambientali e comportamenti insediativi, non può non riconoscersi nel porto interno con i suoi Seni di Ponente e di Levante una sorta di «dominante ambientale» che presiede all'organizzazione dello spazio urbano.

Occorre, quindi, partire da tale preesistenza ambientale del *sinus brindisinus* su cui si sono sedi-

... Il Programma per la rigenerazione urbana può diventare, da un lato, il piano strutturale «ante litteram» della città e del porto e, dall'altro, uno strumento operativo che coordina le iniziative in atto orientandole ad una maggiore coerenza e sostenibilità ambientale...

mentate nel tempo architetture ed archeologie² della città, per un'adeguata riqualificazione urbana. Il riuso dei manufatti e delle aree dismesse lungo la linea del mare, la valorizzazione delle aree del Seno di Levante interessate dalle dismissioni ferroviarie e dai nodi della mobilità intermodale terra-mare, previsti nella «circolare del mare» (trasporto pubblico integrato con le infrastrutture esistenti), le scelte di localizzare alcune funzioni «eccellenti» in tali aree ad alta accessibilità «terra-mare» diverranno occasioni operative per sperimentare il disegno strategico di riqualificare la linea del mare salvaguardando dal punto di vista ambientale le naturali valli di erosione del Cillarese e del Palmarini-Patri attraverso la realizzazione di due grandi «parchi urbani»³.

Per attuare sempre più questa prospettiva, con i finanziamenti del PIAU si è costituito e messo all'opera un Ufficio di scopo, formato dai dirigenti tecnici del Comune e da esperti esteni, prevalentemente ricercatori del laboratorio universitario di una città portuale del sud, che hanno simulato le previsioni e le ipotesi di trasformazione urbana, attuabile nel prossimo decennio, nell'ambito del **Programma di rigenerazione urbana** di cui alla IR 21/2008. L'obiettivo principale è stato quello di avere argo-

menti sul tavolo, ipotesi progettuali e strategie di rinascita culturale, per stimolare il dibattito verso una stagione «del fare» ormai maturata, avviando gare e concorsi di architettura capaci, nei prossimi mesi, di coinvolgere tutta la comunità nel processo decisionale.

Le soluzioni progettuali della sperimentazione universitaria non si configurano come progetti definitivi bensì si consegnano al dibattito in corso sulla rigenerazione della città per stimolare nuove idee e catalizzare precipi interessi.

Quindi, questa sperimentazione didattica potrà consentire la partecipazione dei cittadini ed il controllo di attuabilità degli interventi sotto l'aspetto morfologico delle trasformazioni, attraverso una mostra di progetti con due alternative per ogni area, riportanti in modo sintetico le analisi e le proposte.

Si tratta, in ultima istanza, di ricollocare i processi di riqualificazione e di rifunzionalizzazione della città in un quadro più pertinente al contesto ambientale che non può non tenere conto dei profili di competitività sociale ed infrastrutturale, come ad esempio l'occasione del Corridoio Meridiano e, conseguentemente, della definizione ed attuazione delle «piattaforme strategiche territoriali».

VERSO IL 2019: BRINDISI «CAPITALE EUROPEA DELLA CULTURA»

La Piattaforma strategica territoriale del Salento

La città di Brindisi, terminale del Corridoio Adriatico e cerniera del Corridoio VIII si trova in un breve periodo a dover definire adeguatamente la sua centralità come «Piattaforma strategica territoriale del Mediterraneo sud-orientale», così come previsto nel Quadro strategico nazionale, dedicando alla «piattaforma logistica» il porto medio e riqualificando il *waterfront* della sua «piazza d'acqua» nel porto inteno, allocandovi tutte le nuove funzioni di rango urbano. Infatti, il vero problema è che mentre, in Italia, in Puglia, a Brindisi si discute per anni sulle intese tra il Comune e l'Autorità portuale per ogni nuova opera e per i nuovi Prp, in Spagna ed in Marocco si sono già realizzati i porti secondo le nuove esigenze dei nuovi

traffici marittimi e delle recenti navi *post-panamax* che hanno bisogno di fondali di 16-18 m.

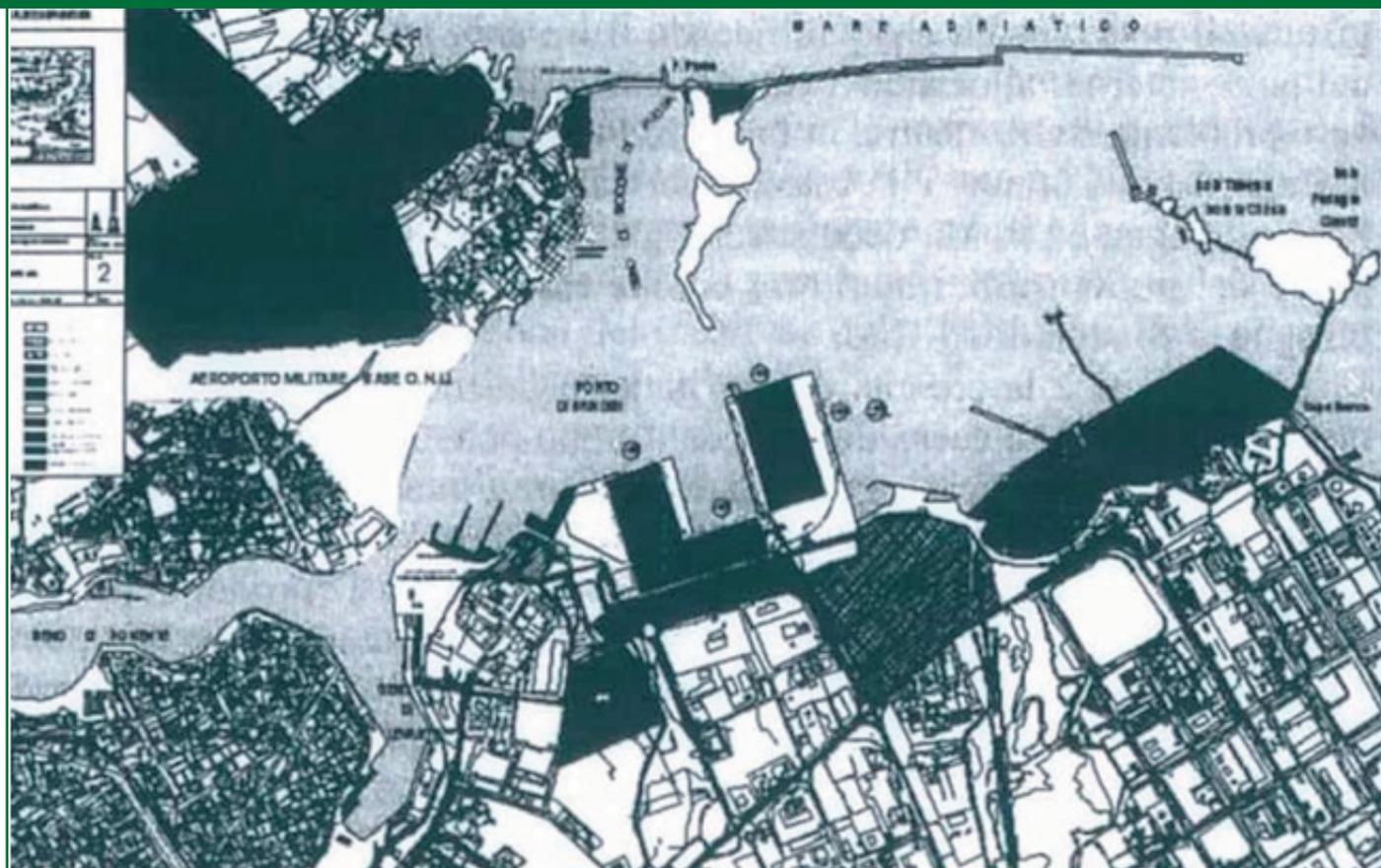
L'attrattività e la crescita del territorio brindisino come ambiente economicamente competitivo è coeso dipende dal «crono-potenziamento» dei nodi infrastrutturali portuali, gli unici in grado di valorizzare e mettere a sistema le peculiarità competitive locali nell'ambito globale del Corridoio VIII e del Corridoio Meridiano. E nell'incontro-scontro tra le città-porto pugliesi ed i corridoi trans-europei, espressione dei flussi di traffico, che si intravede la posta in gioco delle politiche di coesione e di competitività dal livello nazionale al livello locale (intesa PRP-PUG).

Se le istituzioni locali da un lato sono troppo de-

² Come giustamente già notato da Maciocco (1995), l'archeologia sta fornendo un essenziale contributo ai processi di formazione urbana, mettendo in crisi la posizione prevalentemente auto-referenziale dell'analisi storico-morfologica della città.

³ Il vero nodo da affrontare è quello a livello istituzionale tra Amministrazione comunale. Auto-rità portuale, Ferrovie dello Stato e i vari demani militari; occorrerebbero per ognuno dei soggetti interessati delle strutture tecniche-amministrative capaci di gestire con efficienza, decisione, responsabilità ed in tempi brevi tali operazioni in cui sono coinvolti un gran numero di attori e di interessi.

Figura 4. La piastra logistica di Costa Morena



boli e tendenzialmente isolate e autoreferenziali per disegnare nuove infrastrutture e nuovi assetti inter-istituzionali e se le strutture centrali dall'altro (Stato, Regione) sono abitualmente orientate a far prevalere le logiche di utilità delle reti, trascurando gli effetti territoriali delle scelte fatte, allora occorre che il Comune, l'Autorità portuale, la Cabina di regia dell'Area vasta operino un'effettiva integrazione tra le diverse programmazioni locali e le politiche regionali, nazionali ed europee attraverso una co-pianificazione tra Comune, Autorità portuale ecc., orientata al perseguimento degli obiettivi di competitività, coesione e sostenibilità nello sviluppo del nodo città-porto e della «Piattaforma strategica sud-orientale» che occorre perseguire, in quanto condizione necessaria per garantire lo sviluppo economico del territorio e, di conseguenza, la rigenerazione della città e del suo *waterfront*. In questo quadro, e con riferimento alle infrastrutture, risulta di tutta evidenza la necessità di garantire una visione sistematica ed unitaria, da una parte, dei fattori di mobilità anche in considerazione dell'esigenza di un riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti e interponi), dall'altra, di tutti gli altri sistemi a rete (tecnologiche, energetiche, delle telecomunicazioni) al fine di qualificare prima e di rafforzare nel tempo la rete territoriale strategica delle infrastrutture.

La sfida che attualmente pone il nodo infrastrutturale brindisino con il suo aeroporto ed il suo porto in primo luogo è anche quella di decidere se continuare con ulteriori episodi della vecchia politica di promozione delle opere pubbliche oppure se si

può inaugurare una nuova strategia urbana con una politica della logistica e dei trasporti, coerente alle potenzialità ambientali del luogo, attraverso un «pensiero meridiano» ed una sinergia tra pubblico e privato nella realizzazione degli interventi. L'osservazione «partecipata» della città, da parte di chi è coinvolto in prima persona nell'esperienza sociale spaziale e temporale di Brindisi, porterà ad affrontare l'interpretazione delle vocazioni dei luoghi della città senza nascondersi dietro l'inesistente neutralità scientifica dell'analisi urbana o dell'indagine tecnica di settore.

Da sempre le reti viaria e ferroviaria, i porti, gli interporti o gli aeroporti hanno esercitato un ruolo decisivo nella strutturazione della città, orientandone le direttrici di crescita ed i modi di funzionamento interno; per questo non è pensabile che la progettazione di tali infrastrutture venga affidata soltanto all'ingegneria di settore, in quanto la forma e la natura stessa della città ne vengono determinate in modo pervasivo.

Molte volte nell'impostare un problema di riqualificazione e rigenerazione urbana, il futuro della città tende ad essere definito più in termini normativi che esplorativi; spesso prevale la questione del controllo degli indici e dei volumi, ignorando largamente la qualità ed i possibili impatti negativi sull'ambiente urbano. Si ritiene opportuno sottolineare come, nel caso di Brindisi, l'analisi morfologica classica, utilizzata in parte per affrontare le problematiche della città antica, se da un lato ha offerto spunti interessanti rispetto al tempo lento del centro storico, dall'altro appare forse inadeguata a comprendere le

La sfida è anche quella di decidere se continuare con la vecchia politica di promozione delle opere pubbliche o inaugurare una nuova strategia urbana con una politica della logistica e dei trasporti coerente alle potenzialità ambientali del luogo

nuove forme insediative, le nuove centralità, i problemi connessi alla mobilità, alla logistica ed alla sostenibilità.

I mutamenti in atto nei processi di trasformazione della città all'alba del terzo millennio implicano un superamento dei paradigmi tradizionali dell'analisi

urbana, nonché dell'intera strumentazione urbanistica, tradizionale, «a cascata». Per affrontare adeguatamente i sostanziali mutamenti dovuti ad una metamorfosi dei modi di vita è necessario dare spazio ad analisi interpretative adeguate che si discostino in parte da quelle convenzionali.

Capitale europea della cultura 2019

A partire da tale sfondo di riferimento programmatico, e coerentemente all'idea di «città d'acqua» ed alla strategia di rigenerazione della città e del suo rinnovato rapporto col mare, la città di Brindisi si è candidata a «Capitale europea per la cultura» per il 2019, con la consapevolezza di potercela «fare» e con la voglia di utilizzare questa occasione per attirare l'attenzione a livello internazionale sulla «Porta d'Oriente» dell'Impero romano e sulla «Piattaforma strategica territoriale sud-orientale» del **Quadro strategico nazionale**.

Infatti, con l'approvazione in Consiglio comunale (del. C.C. n. 107/2008) del **Documento programmatico di rigenerazione urbana** si è coronato, da un lato, il lungo lavoro svolto dal Comune a partire dal PPU «Protagonisti», con i fondi europei Interreg, Urban Italia, con i POR Puglia 2000-2006, dando impulso, dall'altro lato, coerentemente alla L.R. 21/2008 per la «rigenerazione urbana» ed al Protocollo d'intesa per il PIAU, alla progettazione di interventi pilota sulle 13 aree individuate per la rigenerazione urbana.

L'obiettivo di fondo è quello di trasformare Brindisi ed il suo *waterfront* in un cantiere a cielo aperto di azioni per la qualità della vita, il rinnovamento urbano e culturale, la sostenibilità ambientale, col coinvolgimento degli abitanti e di chi ha a cuore la rinascita della città in vista di questa importante prospettiva futura del 2019, che deve tendere a concretizzarsi sempre più.

In vista del 2019, occorre la massima collaborazione, anzitutto tra la città e l'Autorità portuale, per valorizzare l'intero *waterfront*, rivolgendosi al porto interno anche come luogo per la costruzione della «piazza d'acqua» della città, dove potrà affacciarsi anche il nuovo «Quartiere fieristico» da realizzarsi

attorno al recuperato ex Capannone Montecatini nel Seno di Levante.

Sulla base del lavoro iniziato con il Ppu «Protagonisti» (1998), con il Sistema urbano portuale (2001) e proseguito con Pie Urban II-Urban Italia e col PIAU (2004-2009), con l'obiettivo di diventare la «Capitale europea della cultura» nel 2019, è stata quindi sperimentata una dimensione «interpretativa» della ricerca a partire dalla realtà osservata⁴, che orienta a scrutare i segni, le permanenze e le persistenze della natura e della storia che hanno inciso sulla «dislocazione», cioè sulla disposizione nel tempo in luoghi opportuni di popolazione e attività, infrastrutture e monumenti. Forse per affrontare correttamente il progetto del futuro della città occorre anzitutto liberarsi di tutti i preconcetti e le ideologie del recente passato. Il dilemma della temporalità legato alle differenti scale temporali di decisioni istituzionali e di realizzazione degli eventi a lungo o breve periodo spesso diviene il «collo di bottiglia» capace di incidere profondamente nelle strategie e negli obiettivi dei piani e dei programmi.

Occorre, quindi, una maggiore apertura alla partecipazione ed all'esplorazione del «sapere comune» della comunità insediata, travalicando gli angusti confini dell'esperienza quotidiana e facendo emergere i problemi di natura culturale, comportamentale e burocratico-istituzionale che hanno impedito e/o ritardato la realizzazione di processi virtuosi anche in presenza di visioni «teoricamente» condivise dei problemi da affrontare.

Uno degli obiettivi dell'Amministrazione comunale di Brindisi, con i Programmi di rigenerazione urbana che si prepara a varare, è quello di rompere la rigida contrapposizione tra intervento pubblico ed intervento privato, attraverso anche l'allestimento

⁴ Il premio Nobel per la medicina A. Carrel in *Riflessioni sulla condotta della vita* (Bompiani, Milano, 1953) affermava: «[...] Poca osservazione e molto ragionamento conducono all'errore. Molta osservazione e poco ragionamento conducono alla verità [...]». Nel saggio, Carrel evidenziava come l'epoca moderna fosse diventata un'epoca di ideologie dove, invece di imparare dall'esperienza e dalla realtà in tutti i suoi aspetti, si cerca di manipolare la stessa realtà secondo le coerenze di uno schema fabbricato dall'intelletto.

Il sistema portuale di Brindisi e il suo Waterfront



di mostra di progetti, due per ogni area individuata, ed il convegno su «Brindisi città d'acqua». È in programma anche l'apertura di un *urban center*, in modo da consentire l'avvio di un reale confronto con i cittadini, sulla base dei progetti esposti nella mostra che rimarrà aperta diversi mesi, al fine di permettere una reale partecipazione degli abitanti. In questo senso il progetto urbano può diventare lo strumento per rendere concrete e trasparenti le poste in gioco nella trasformazione della «città d'acqua», arricchendo il contesto decisionale di immagini e proposte che possono interagire fin dall'inizio con i molteplici interessi in campo senza indebite subordinazioni. Il compito dei progetti, delle loro immagini e delle possibilità future in generale è quello di far progredire il dibattito sul ruolo della città e del porto, arricchendo l'immaginario collettivo della comunità insediata, di immagini e prefigurazioni che esplorano con realismo il campo dei futuri possibili, sondando la capacità dei luoghi di accogliere i diversi progetti funzionali e i conseguenti ruoli urbani delle parti, in vista dell'appuntamento, non procrastinabile, del 2019.

Occorre che Brindisi riesca a guardare, a pensare e progettare il suo *waterfront* in forza di un sapere che in qualche forma già possiede. Come ha argutamente notato Cassano (1997) la chiave sta nel «riguardare» i luoghi nel duplice senso di aver riguardo per loro e di tornare a guardarli. Brindisi non può continuare ad essere la periferia sperduta e anonima delle grandi industrie petrolchimiche o energetiche, dove si replica tardi e male un'idea di sviluppo inadeguata ed insostenibile.

Spesso il «ricatto occupazionale» e/o le «lobbies del sub-appalto» vengono utilizzate dalle grandi industrie endogene per continuare a gestire un certo tipo di «sviluppo». Seguire tale spirale equivale a commettere due errori complementari che si amplificano a vicenda: da una parte, la terapia dell'occupazione spesso aggrava le patologie; dall'altra, si rinuncia all'origine alla possibilità di rovesciare il rapporto. Non pensare Brindisi alla luce dello sviluppo e dell'occupazione ma pensare allo sviluppo ed all'occupazione alla luce di Brindisi, delle sue naturali prospettive e potenzialità ambientali, posizionali e logistiche.

Il territorio di Brindisi, come tutto il Mezzogiorno d'Italia, deve diventare il soggetto di ogni strategia di sviluppo e di occupazione sostenibile; deve riacquistare la capacità di pensarsi da sé, riacquistare la propria soggettività e la propria autonomia; non dev'essere studiato, analizzato e programmato da un pensiero e da un'idea di sviluppo esterno. At-

traverso il «pensiero meridiano» occorre restituire a Brindisi ed al Meridione «l'antica dignità di soggetto del pensiero» interrompendo una lunga sequenza dove il Sud è stato pensato da altri.

Quanto sopra riporta all'importanza della tradizione culturale dei luoghi che può giocare un ruolo decisivo nella riqualificazione sostenibile di una città e del suo rapporto col mare. Difatti, nella cultura critica, va sempre più affermandosi la convinzione che non sia lecito assumere decisioni settoriali, anche di piano, che non facciano riferimento alla sostenibilità ambientale del territorio considerato nella sua globalità.

I luoghi cospicui del porto interno, dalla Stazione marittima all'ex Capannone Montedison, dalla scalinata delle colonne romane al Monumento al Marinaio, da piazza S.ta Teresa al Collegio navale, al Castello Svevo, fino al Castello Alfonsino rappresentano l'esito di una storia locale sedimentata e diventata geografia. Da questi punti occorre partire per una grande riqualificazione del fronte mare che vada ad interessare anche i grandi progetti interrotti del passato.

Spesso gli esiti «separati» delle varie progettazioni dell'Autorità portuale, attraverso la negazione del luogo storico, dell'identità e del tempo vissuto, portano all'abbattimento dei significati nell'utilizzo dei monumenti che la storia ha generato, con conseguente omologazione della città e della cultura locale.

Un'idea di «città d'acqua», coerente con la sua storia (Brindisi era la «Porta d'Oriente» dell'Impero romano e, successivamente, la «base logistica» delle varie Crociate nel medioevo) implica una visione dei luoghi che porta a resistere alla sola visione funzionale e contingente, orientandola verso la valorizzazione del patrimonio identitario e storico-funzionale della «città-porto». ■

I porti «core» della Rete europea Ten-T

Uno studio dell'Unione europea traccia lo scenario evolutivo della portualità europea con le sue proiezioni di terra all'orizzonte 2030 per approdare alla selezione di 57 nodi portuali – di cui 11 italiani – da integrare a pieno titolo nel core network sulla base dei criteri comunitari

di **VALERIA BATTAGLIA**

LO STUDIO *NEA Ports and their connections within the Ten-T*, del dicembre 2010, è un nuovo tassello nel percorso di definizione del *core network* Ten-T, vale a dire di quella Rete Centrale che dovrà includere «assi e nodi di vitale importanza per i flussi di trasporto nel mercato interno e tra la UE, i Paesi vicini e altre parti del mondo, e sostenere la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione europea, fornendo, per tutti i modi di trasporto e attraverso gli stessi, la base infrastrutturale necessaria per conseguire gli obiettivi della politica comune dei trasporti necessari per realizzare le strategie di Europa 2020 e della decarbonizzazione».

Realizzato per conto dell'Esecutivo UE, lo studio traccia lo scenario evolutivo della portualità europea con le sue proiezioni di terra all'orizzonte 2030 per approdare alla selezione di 57 nodi portuali – di cui 11 italiani – da integrare a pieno titolo nel *core network* sulla base dei criteri comunitari per la Rete:

- la multimodalità, con l'inclusione dei principali porti *gateway* e aeroporti;
- la continuità, per lo sviluppo armonioso e coerente del territorio europeo;
- la connessione dei nodi di rilievo strategico nello spazio comunitario, *in primis* i grandi nodi urbani;
- il collegamento tra l'UE e i mercati dei Paesi terzi.

Il Rapporto dà conto di un'approssimazione in tre *step*, a partire da una prima selezione di 40 porti che è stata sottoposta al parere degli *stakeholder*; in esito alla consultazione, si è considerato un *panel* più ampio, affinando la metodologia per tenere mag-

giormente conto delle tipologie di merci e vocazioni portuali, distribuzione geografica ecc., per arrivare infine ad una mappa di 57 porti o gruppi di porti.

Trattando di scali marittimi, l'esercizio traccia i futuri scenari portando a sintesi, da un lato, il progetto europeo di Rete con le caratteristiche degli scali, le connessioni di terra e i territori serviti e, dall'altro, le stime di evoluzione dei flussi commerciali che alimentano i porti in funzione delle dinamiche dell'economia globale post-crisi, dell'attrazione produttiva verso aree a basso costo, dell'evoluzione dei traffici containerizzati, dei vincoli ambientali e di *security*, delle prospettive energetiche.

Le previsioni indicano un aumento complessivo del volume di traffico portuale UE di 650 milioni di tonnellate al 2030 (+16% circa) rispetto alle 3.999 del 2008, mentre è atteso il raddoppio dei volumi containerizzati. I *trend* sono però diversificati per origine/destinazione, per *commodity* e quindi anche per cluster portuali, con un leggero recupero di quote della portualità mediterranea, dal 33 al 36%, per effetto dei maggiori scambi attesi nelle aree del Mar Nero e del Mediterraneo orientale, con l'adesione della Croazia e della Turchia alla UE e il progresso dei piani infrastrutturali della regione.

Per il prossimo futuro le stime sui flussi interna-

Valeria Battaglia è laureata in giurisprudenza e specializzata in diritto comunitario al Collegio d'Europa di Bruges. Ricopre in Federtrasporto/Confindustria il coordinamento dell'area economica.

I porti «core» della rete europea Ten-T



Tabella 1. Commercio marittimo Europa, import+export, milioni di tonn

	1995	2005	2020	2030	Cagr 95-05	Cagr 05-30
UE 27	541	693	956	960	2,5 %	1,3 %
Resto d'Europa	131	169	171	182	2,6 %	0,3 %
Nord Africa	191	253	340	528	2,9 %	3,0 %
Resto Africa	139	195	308	370	3,5 %	2,6 %
Medio Oriente	191	201	295	361	0,5 %	2,4 %
Asia Centrale	59	98	134	152	5,1 %	1,8 %
Resto Asia	127	235	644	1127	6,4 %	6,5 %
Fed. Russa	234	410	521	507	5,8 %	0,9 %
Nord America	259	327	398	350	2,4 %	0,3 %
America Latina	176	255	296	359	3,7 %	1,4 %
Oceania	56	56	38	30	0,1 %	-2,5 %
TOTALE	2.105	2.893	4.100	4.925	3,2 %	2,2 %
di cui Short Sea/Med.	1.288	1.317	1.761	2.030	0,2 %	1,7 %
di cui Deep Sea	817	1.576	2.339	2.895	6,8 %	2,5 %

Fonte: NEA, ITREN-2030

CAGR=tasso di crescita annuale composto.

Lo short sea intra-europeo (nel 2005 pari a 693 Mln tonn) comporta una doppia movimentazione nei porti UE e deve essere conteggiato una seconda volta per quantificare il traffico portuale (nel 2005 pari a 2893+693=3.500 mln tonn).

zionali a vocazione marittima da e verso l'Europa allargata, Russia esclusa, sono sintetizzate nella **tabella 1** e suggeriscono un tasso di sviluppo dei volumi inferiore a quello registrato in media nel periodo precedente la crisi, una crescita del 2,2% all'anno equivalente a oltre il 70% sui 25 anni, la conferma del predominio delle importazioni (2.942 mln di tonn al 2030) sulle esportazioni (1.984 mln di tonn al 2030) ma con una crescita più spinta di queste ultime (3% annuo contro l'1,7%), così come del *Deep sea* rispetto allo *Short sea* (2,5% annuo contro l'1,7%).

Le stime di commercio sono state incrociate con gli altri tools disponibili per modellizzare gli impatti sui trasporti e sui cluster portuali tenendo conto delle variabili legate all'andamento della crescita economica o dei traffici containerizzati, ma anche delle politiche nazionali ed europee, come l'internalizzazione dei costi esterni del trasporto o lo sviluppo di interconnessioni ferroviarie merci e di strumenti intelligenti per la logistica.

Ne derivano tre ipotesi di scenario, per le quali sono estratte le previsioni di traffico portuale aggregate per cluster e tipologia di merci. L'ipotesi **Centrale** (**tabella 2**) indica, come sopra detto, una crescita dei volumi di 650 mln di tonnellate rispetto alle

3999 del 2008, più marcata nei settori *non-bulk* e moderata per le rinfuse secche. Per le rinfuse liquide la crescita è minima o nulla per derivazione dalle stime ITREN sui consumi energetici. Il recupero della quota afferente ai porti del Sud, dal 33 al 36%, discende esclusivamente dall'evoluzione dei flussi commerciali.

Per il segmento *container*, le previsioni indicano un sostanziale raddoppio dei volumi al 2030 (**tabella 3**), con oscillazioni nell'ordine di $\pm 15\%$ negli scenari Alto e Basso, nel primo caso in funzione di possibili cambiamenti nel mercato *container*, nel secondo caso per una crescita globale più debole del previsto. Tra le variabili in grado di incidere sulla quota italiana, lo studio quantifica in 5 mln di TEUs il potenziale *shift* di traffico dai porti del Nord Europa a quelli del Nord Italia, attivabile ove la maggior crescita dei flussi da Est e da Sud rispetto a quelli transatlantici sconti costi inferiori grazie a viaggi più brevi, con recuperi di efficienza e capacità portuale e retroportuale, e stimoli la modernizzazione del *network* di distribuzione.

Nella lista dei 57, gli undici porti *core* italiani sono così mappati:

- **Nord-Ovest:** Genova e Savona, con proiezione verso i nodi di Torino e Milano e l'*hinterland*

Tabella 2. Scenario «Centrale» ITREN-2030, Traffico portuale, milioni di tonn

Cluster	Dry bulk		Liquid bulk		Container		Altri non bulk		Totale	
	2008	2030	2008	2030	2008	2030	2008	2030	2008	2030
HLH+	336	522	495	423	328	461	187	264	1.346	1.670
BSEM	89	258	91	133	26	179	41	156	248	726
WMED	240	266	463	358	222	280	160	191	1.048	1.096
SBALT	61	137	79	95	12	28	27	27	178	287
UK/IRE	139	235	252	217	68	125	135	183	595	760
SCAN	150	149	217	229	34	70	148	87	549	535
EU27/HR/NO	1.015	1.466	1.597	1.379	688	1.015	699	792	3.999	4.652
TOTALE		1.568		1.455		1.142		908		5.073
Fascia Sud %	32 %	33 %	35 %	34 %	36 %	40 %	29 %	38 %	33 %	36 %

Fonte: NEA, TNO

Legenda: HLH+=NL, BE, G, Francia del Nord; BSEM=Bulgaria, Cipro, Grecia, Croazia, Romania, Slovenia, Turchia, Albania, Montenegro; WMED= Italia, Spagna, Malta, Portogallo, Francia del Sud; SBALT = Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia; UK/IRE= Gran Bretagna, Irlanda; SCAN= Danimarca, Finlandia, Islanda, Norvegia, Svezia.

I dati 2008 includono Ue27+Croazia+Norvegia, mentre il «Totale» 2030 include anche gli altri Paesi citati, tra cui la Turchia.

Tabella 3. Previsioni traffico containerizzato UE da/verso il Resto del Mondo, 2005-2030, migliaia TEUS

Regione d'origine o destinazione	1996		2005		2020		2030		Var. 95-05 (%)		CAGR 05-30 (%)	
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.
Australasia	434	227	285	334	281	510	317	594	11,0	77,9	0,5	2,9
E&S Africa	375	349	461	448	565	914	668	1.062	44,8	137,2	1,9	4,4
Far East	3.877	1.911	9.611	2.609	14.163	6.450	17.784	7.713	85,0	195,6	3,1	5,6
Oceano indiano	468	794	858	1.431	1.538	3.125	1.888	3.602	120,0	151,7	4,0	4,7
America Latina	984	673	1.404	761	2.182	1.444	2.645	1.647	88,4	116,4	3,2	3,9
Mediterraneo	746	1.083	1.308	1.530	1.921	2.566	2.374	2.916	81,5	90,6	3,0	3,3
Nord Africa	2.304	1.636	1.924	3.073	2.249	3.783	2.654	4.560	38,0	48,4	1,6	2,0
Nord Europa	1.536	1.493	2.198	2.229	2.973	3.145	3.609	3.814	64,2	71,1	2,5	2,7
West Africa	476	361	435	599	438	1.058	494	1.203	13,5	101,0	0,6	3,6
TOTALE	11.200	8.527	18.485	13.013	26.310	22.997	32.433	27.110	75,5	108,3	2,3	3,0

Fonte: NEA, MDS Transmodal World Cargo Database

CAGR=tasso di crescita annuale composto.

La tabella non contempla il traffico intra Ue e il transhipment.

- continentale;
- **Ovest:** La Spezia e Livorno, proiettati verso i nodi di Parma/nord e di Firenze;
- **Nord-Est:** Trieste e Venezia, entrambi connessi a Udine/Tarvisio, con Trieste più orientato a Est e Venezia, attraverso Verona/Padova e Bologna, connesso con il resto d'Italia e con il Brennero;
- **Sud-Est:** Brindisi e Taranto, il primo a maggior vocazione RO-RO e il secondo cargo e *container*, porte di accesso verso nord e verso il nodo di Bari;
- **Gioia Tauro**, con funzioni di transhipment mediterraneo a servizio del *network* europeo più che del territorio nazionale,

- **Campania:** Napoli e Salerno, porte d'accesso alle aree del centro Italia e verso il nodo di Roma.

L'arco adriatico è completato dal porto sloveno di Koper e dai due scali croati di Rijeka e di Ploce, quest'ultimo funzionale all'equilibrio geografico e all'accessibilità delle regioni retrostanti¹. ■

Valeria Battaglia
battaglia@federtrasporto.it

¹ Lo studio è reperibile alla pagina internet: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/studies/ten_t_policy_review_en.htm.

Quello che va bene per i porti, va bene per il Paese

Le Linee Politiche del Piano Nazionale della Logistica danno ampio spazio ai temi della portualità, dedicando loro un capitolo, il sesto, dal significativo titolo: «I porti: quello che va bene per i porti, va bene per il Paese». Eccone il testo:

I porti insieme ai valichi sono una grande risorsa per il nostro Paese.

Essi assolvono, con strutture specializzate, anche contemporaneamente più di una tra le diverse funzioni di seguito elencate:

- redistribuzione di flussi di merci per le grandi aree di consumo e produttive;
- logistica dei prodotti energetici;
- collegamenti con le aree insulari e alternativi alla modalità terrestre;
- approvvigionamento di grandi impianti industriali «costieri»;
- turistica (crocieristica).

La vocazione marittima è parte della storia e della cultura del Paese, e si pone oggi come volano di sicura crescita economica, in grado, al contempo, di evidenziare il ruolo geopolitico di *leadership* nel bacino mediterraneo e di rispondere al crescente peso della domanda di *green economy*.

Le azioni che si promuoveranno sulla base delle linee politiche qui enunciate, tengono conto dell'importanza strategica complessiva del settore marittimo per il Paese, non solo per la configurazione geografica dello stesso, ma anche perché esso è parte integrante del sistema logistico nazionale ed europeo.

Gli obiettivi del Piano per l'attività portuale sono graduati nel tempo, man mano che si creeranno le

condizioni strutturali :

- a) recuperare 2 milioni di contenitori – destinati al nostro Paese ed alle Regioni limitrofe – che invece scelgono di arrivare ai porti del Nord Europa sin qui più competitivi. Il valore di questo obiettivo varia a seconda della efficienza della retroportualità e può oscillare da 2 a 4 miliardi di Euro;
- b) rafforzare il ruolo dei porti italiani quali capolinea delle linee di traffico con i Paesi non europei del bacino mediterraneo, creando così le condizioni anche per una miglior tenuta degli scali che effettuano *transshipment* rispetto ai competitori del fronte Sud;
- c) puntare, attraverso nuove infrastrutture e modalità organizzative, all'aumento dei volumi gestiti che rendano conveniente la relazione diretta tra i porti liguri e dell'Alto Adriatico con l'Estremo Oriente;
- d) un obiettivo importante della nostra portualità deve essere quello di arrivare a catturare almeno il 50% delle potenzialità di *container* destinati ai Paesi dell'Europa centrale che ci circondano (5-8 milioni).

Sulla base di quanto già definito nella elaborazione del documento sottoposto alla ampia consultazione del settore, sono stati esplicitati alcuni orientamenti fondamentali sulla cui importanza finora c'è stata unanimità di consensi. Per quanto riguarda la portualità, essi ruotano attorno a quattro temi:

- il tema del ruolo della portualità italiana nel contesto euromediterraneo.
- il tema della competitività
- il tema delle risorse
- il tema della governance

6.1. IL RUOLO DELLA PORTUALITÀ NEL CONTESTO EUROMEDITERRANEO

Il Paese nel suo complesso ha sottovalutato il ruolo strategico dei porti per l'economia e la mobilità dell'intero sistema: senza i porti, anzi, senza porti efficienti, l'Italia non potrà far valere una delle sue peculiarità più importanti che è quella della collocazione geografica unitamente a quella delle fitte relazioni che la sua economia ha stretto e si avvia a stringere con altre aree del mondo.

Il Piano della Logistica riconosce il valore strategico dei porti e si fa carico di portare questa consapevolezza nelle linee d'azione.

La rete dei porti, come il ruolo dei porti nel campo dell'approvvigionamento energetico, della continuità territoriale, dei collegamenti con i Balcani e la penisola iberica, è abbastanza presente nella coscienza

comune, così come la loro importanza per l'industria turistica. Ciò che stenta ad essere percepito è il ruolo che i porti hanno nel nuovo assetto dell'economia globale; si continua a parlare dell'Italia come «piattaforma logistica naturale nel mezzo del Mediterraneo» ma questo slogan necessita di politiche adeguate e corrette a breve, che il Piano vuole mettere in campo da subito.

L'interscambio commerciale del nostro Paese, al netto degli approvvigionamenti energetici, è ancora per il 70% vincolato ai destini dell'Europa, dell'Unione Europea, dell'area dell'euro. In una simile configurazione i modi di trasporto prevalenti in maniera schiacciante sono quelli terrestri.

Una nuova sfida si pone per il nostro Paese, che è

quella di adeguare il proprio sistema logistico partendo dalle infrastrutture stradali e ferroviarie, più in particolare dalla portualità affinché possa rappresentare uno sbocco alternativo ai porti del Nord Europa per i traffici generati dalle economie della Mitteleuropa. È l'Unione Europea a spingere in questa direzione, mettendo al primo posto dei corridoi ferroviari europei a vocazione merci da attivare quello Rotterdam-Genova (cfr. la decisione del Regolamento UE 913/2010, pubblicato sulla G.U. UE L276 del 20.10.2010).

Considerazioni di carattere ambientale rafforzano questo orientamento e il mercato non potrà non tenerne conto. Un container che, dopo aver attraversato il Canale di Suez, raggiunge il mercato europeo attraverso i porti italiani e poi su rotaia produce meno CO₂ rispetto allo stesso container che arriva attraverso i porti del Nord Europa.

Secondo aspetto fondamentale: come ha dimostrato in maniera inequivocabile l'imprevista ripresa dei traffici marittimi dalla prima metà del 2010, l'economia mondiale sarà trainata da Paesi come la Cina, il Brasile, l'India; i distretti industriali italiani e il sistema manifatturiero nel suo complesso hanno rilevanti potenzialità in questi mercati, la cui incidenza nell'interscambio complessivo del nostro Paese è destinata ad aumentare. Su queste direttrici il modo di trasporto con schiacciante prevalenza è quello marittimo.

Il terzo aspetto fondamentale è invece quello che riguarda il Mediterraneo, ove è necessario, nella logica di rete nazionale e mediterranea diffusa, compatibilmente con le Direttive comunitarie di settore, rafforzare le vie del mare facendo leva e valorizzando lo shipping nazionale che proprio nello Short Sea e nei servizi RO/RO delle Autostrade del Mare è leader, in Europa e nel mondo.

Il bacino Mediterraneo è una infrastruttura naturale a costo zero in cui transita il 19% dell'intero traffico mondiale ed ove si posizionano ben 80 porti di rilevanza internazionale. Un bacino che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi e che nel 2020 rappresenterà un mercato potenziale di 525 milioni di persone. Si continua a ripetere che i porti del Nord Africa sono un pericolo, per la rapidità con cui hanno costruito le loro infrastrutture e il costo del lavoro inferiore al nostro. Non v'è dubbio che se dal punto di vista dell'interscambio commerciale costituiscono una opportunità di cooperazione, dall'altro lato per quanto riguarda il mercato del transhipment sono un forte elemento di competizione e minaccia per i porti italiani (europei).

Bisogna però avere coscienza che il litorale norda-

fricano e i Paesi asiatici del Mediterraneo Orientale (*in primis* Israele e Turchia) possono rappresentare il terzo importante pilastro del nostro interscambio commerciale via mare. Il Nord Africa deve essere pensato come un'opportunità, non come un pericolo. Lo testimoniano le numerose imprese italiane che hanno investito in quell'area. E ne è testimone soprattutto l'armamento italiano, che ha già a disposizione la seconda flotta mondiale di traghetti e continua ad effettuare massicci investimenti in nuove navi che consentono di mettere in campo un'offerta di trasporto d'eccellenza: prendendo in considerazione i soli traffici regolari RO/RO merci e/o passeggeri, sono attualmente oltre 450 le partenze settimanali, servite da oltre 100 navi, che collegano porti italiani con altri porti (nazionali od esteri) del Mediterraneo.

I quattro pilastri dello sviluppo futuro sono: alternativa ai porti del Nord Europa, aumento della quota di scambi intercontinentali, sviluppo dei traffici *Infra-med*, crescita dei collegamenti marittimi domestici alternativi al tutto-strada, che impongono pertanto di focalizzare l'attenzione su quattro tipologie di azioni.

Ferma rimane la necessità di mantenere al massimo livello di efficienza (o di recuperare per lo meno margini di efficienza erosi dal sostanziale azzeramento delle risorse per la manutenzione) le infrastrutture portuali con funzioni più tradizionali a servizio degli impianti produttivi, che costituiscono la premessa per le attività industriali, e di quelle funzionali all'attività crocieristica. Le predette quattro aree di attuazione sono:

1. porti di destinazione finale, nella logica multi porto, del Nord Tirreno e dell'Alto Adriatico, che sono quelli posizionati meglio per intercettare le correnti di traffico instradabili dal Mediterraneo verso il Centro Europa;
2. gli scali marittimi, anche coincidenti con quelli a servizio di grandi aree di consumo, cui fanno capo linee internazionali;
3. gli scali con rilevanti quote di traffico di *transhipment*;
4. il reticolo di nodi portuali capolinea di collegamenti inframediterranei e nazionali.

La prima conseguenza di questa impostazione è quella che riguarda il concetto di competitività: esso non può limitarsi all'efficienza delle operazioni portuali ma deve comprendere l'intera catena logistica fino all'utente finale. I porti italiani potranno avere costi di *handling* o di servizi tecnico-nautici inferiori a quelli di Anversa e di Rotterdam, potranno avere fondali paragonabili, ma finché il sistema logisti-



Quello che va bene per i porti, va bene per il Paese

co non sarà in grado di offrire un costo sistemico competitivo da banchina a utente finale e viceversa, paragonabile a quello di quei Paesi in termini di infrastrutture portuali, di connessione di rete, di snodi adeguati alle spalle, di tempi di espletamento delle

6.2. IL TEMA DELLA COMPETITIVITÀ

Esiste una convinzione generalizzata che la competitività dei porti italiani sia fortemente compromessa dal pesante fardello di adempimenti burocratici imposti all'utente, con aggravio di costi e rallentamento del flusso operativo e delle transazioni commerciali. Nessuno dei numerosi *stakeholder* con i quali c'è stato il confronto, ha negato la legittimità e la necessità dei controlli che i vari Organi dello Stato ed i vari uffici preposti alle diverse funzioni amministrative sono tenuti ad esercitare in ottemperanza a normative che in gran parte sono di fonte europea o internazionale. Ma questi doverosi controlli non possono paralizzare un porto. Un salto di competitività si ritiene possa essere ottenuto assicurando laddove possibile:

- una semplificazione di tali controlli, anche attraverso un più intenso utilizzo della tecnologia;
- uniformi orari operativi degli uffici H24

e accelerando il più possibile un'estesa informatizzazione che consenta di applicare i medesimi protocolli nei rapporti tra gli utenti e le diverse amministrazioni preposte al controllo.

L'istituzione dello sportello unico doganale, per il quale il Piano della Logistica prende un impegno formale di realizzazione, sarà un primo importante passo avanti. Il tema della competitività è stato sin qui limitato perché l'area mercato servita dai porti non ha superato i confini del Paese. Nel momento in cui l'area si estende in seguito alla maggiore integrazione delle reti e c'è la pressione di una nuova clientela, l'orizzonte competitivo può e deve cam-

6.3. LE MISURE NECESSARIE

Alcune misure sono indispensabili ed urgenti per provare a vincere la sfida del Mediterraneo.

Occorre in primo luogo consolidare i poteri delle Autorità portuali – proprio in quanto enti indipendenti e neutrali – e contemporaneamente sopprimere le barriere di accesso che non siano giustificate da esigenze di protezione della sicurezza e dell'ambiente. Da molti anni le misure amministrative adottate ai sensi delle norme del codice della navigazione non appaiono favorire i traffici. In secondo luogo occorre definire priorità di intervento per i porti fortemente

procedure *import* ed *export*, saranno sempre fuori gioco oppure continueranno a svolgere un ruolo prevalentemente regionale. Il Piano della Logistica è l'insieme di iniziative per abbattere i costi dell'intera catena di trasporto.

biare. Il problema della competitività delle imprese portuali dopo la grave crisi attraversata dal settore viene segnalato da più parti e quindi è importante impostare un progetto strategico per i porti che è dato da:

- razionalizzazione e potenziamento delle infrastrutture all'interno ed all'esterno ai porti;
- riforma portuale per adeguare la gestione ai tempi;
- realizzazione dei progetti infrastrutturali in tempi certi e definiti, anche con *project financing*, adeguando e semplificando le procedure a ciò preordinate;
- verifica delle procedure per ridurre i tempi di attesa per l'imbarco e lo sbarco delle merci;
- potenziamento porti, retroporti etc.;
- riduzione del costo del lavoro nel settore dei trasporti e della logistica;
- definizione dei ruoli delle Autorità portuali con una chiara distinzione tra le funzioni delle Autorità portuali e quelle delle Autorità marittime (senza confusione di ruoli);
- attribuzione alle Autorità portuali delle funzioni di promotore di servizi di logistica nel territorio anche per velocizzare e rendere più certi i tempi di pianificazione e realizzazione degli investimenti;
- sviluppo di piattaforme telematiche portuali per il trasporto merci e la logistica che si interfacciano con la piattaforma telematica nazionale (SISTRI, UIRNet, Albo degli Autotrasportatori).

ancorati ai corridoi europei.

In terzo luogo occorre promuovere la finanza di progetto anche all'interno dei porti, non già in competizione con le autorità portuali, ma in un clima di effettiva collaborazione.

In questo contesto occorre promuovere strumenti finanziari nuovi per realizzare le infrastrutture essenziali in una logica di sussidiarietà infrastrutturale. Una traccia che si sta consolidando nei Paesi europei e specie nei Paesi confinanti.

Al fine di definire le priorità, in una situazione di

risorse scarse è indispensabile vi sia una pianificazione da definire attraverso la cabina di regia, così come previsto dall'Allegato Infrastrutture. Nell'attuazione del Piano il contributo dei privati e della finanza di progetto sarà valorizzata. Ed è evidente che tre criteri dovranno prevalere nel-

6.4. IL TEMA DELLE RISORSE

Ai programmi infrastrutturali che hanno ottenuto l'approvazione del CIPE debbono essere garantiti i finanziamenti necessari alla loro realizzazione, così come debbono essere garantite alle Autorità Portuali le risorse per l'ordinaria manutenzione.

Occorre distinguere la finalità generale per cui l'autonomia finanziaria è stata richiesta dalle forme tecniche con cui possono essere diversamente indirizzate risorse pubbliche.

Il fine principale dell'autonomia finanziaria è quello di introdurre meccanismi premianti che costituiscono incentivo ad accrescere la competitività dei singoli porti. È un intendimento diametralmente oppo-

6.5. IL TEMA DELLA GOVERNANCE

Il dibattito che si è aperto sulla riforma della legge '84 è sintomo di crescita ed impone di individuare soluzioni organizzative nuove in un clima di dialogo e di confronto costruttivo.

La Consulta condivide la impostazione portata avanti dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato per quanto riguarda l'autonomia finanziaria e pertanto attiverà un continuo monitoraggio dei lavori parlamentari.

Da una parte occorre certo spingere verso forme di apertura del mercato perché vi accedano le grandi organizzazioni di traffico e degli investitori; dall'altra parte tuttavia è indispensabile un assetto regolatorio trasparente e coerente con i principi e le regole europee, che contemporaneamente promuova il «buon funzionamento» (nella logica europea beninteso), l'occupazione, l'ambiente la sicurezza.

In precedenza si sono sintetizzate alcune misure che, opportunamente declinate, possono aiutare i redattori di una reale riforma.

Nel caso di un impiego massiccio della finanza di progetto è inutile indugiare sulle formule e sulle definizioni, e quindi fra finanza di progetto pura e la finanza di progetto mista. Ciò che è importante è

le valutazioni di ordine tecnico e politico: (a) quello della importanza di una certa opera per la politica nazionale, (b) quello della idoneità del progetto ad auto finanziarsi con il traffico e (c) quello del coinvolgimento del territorio e della sua disponibilità finanziaria, scelte di politica connessa a quella dei porti.

sto a quello dei finanziamenti a pioggia. Qualunque sia tecnicamente la forma per restituire ai porti una parte del reddito generato con i loro traffici, questo orientamento «premiante» dovrà essere mantenuto.

I porti che faranno meglio, che sapranno attirare più traffico, dovranno poterne trarre un beneficio, ma deve essere data la possibilità almeno ai porti strategici di poter accedere a queste forme incentivanti, già a partire dal 2011.

In un periodo di stretta finanziaria le risorse possono venire in gran parte anche da azioni di razionalizzazione e di efficientamento.

che si coinvolgano i capitali internazionali sulle infrastrutture e sui porti italiani (che fra l'altro in genere producono effetti del tutto neutrali) rendendo l'investimento attrattivo. Ciò con la consapevolezza che occorre offrire alle banche ed ai fondi internazionali condizioni giuridiche attrattive, altrimenti essi saranno destinati ad altri investimenti o ad altri Paesi (che, come si è verificato fino ad oggi, cresceranno di più del nostro).

Occorre in breve che si crei anche in Italia un vero e proprio mercato delle infrastrutture che sia separato da quello della terminalistica e dei traffici e che offra all'investitore piccolo o medio certezze e remuneratività. Le regole pertanto che riguardano il sistema delle concessioni in ambito portuale debbono essere riscritte per dare garanzie all'investitore, per assicurare la trasparenza del mercato (secondo la normativa europea) e per permettere di tutelare il patrimonio dello Stato, ottenendo al tempo stesso un risparmio di risorse pubbliche. Altrettanto decisamente occorre intervenire su quei meccanismi che spesso rischiano di paralizzare il funzionamento del porto; in tale quadro vanno ridefinite le funzioni e le competenze dei Comitati Portuali. ■

INFRASTRUTTURE

Tariffa chilometrica a carico dei gestori autostradali per le gallerie della rete TEN-T*Decreto Ministero Infrastrutture 31.08.10**Gazzetta Ufficiale n. 273 del 21.11.10*

Determinazione delle tariffe chilometriche, nella misura di 2.977,24 euro annui, da porre a carico dei gestori, in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea.

TRASPORTO COMBINATO

Modalità di erogazione dell'incentivo per il trasporto combinato («ferrobonus»)*Decreto ministero Infrastrutture n.750 del 14.10.10**Gazzetta Ufficiale n. 286 del 07.12.10*

Il provvedimento stabilisce le modalità di erogazione dell'incentivo da erogare a favore del trasporto combinato e trasbordato su ferro, denominato «ferrobonus». La normativa è collegata ad un decreto dirigenziale (15.11.2010, a firma del direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità) che definisce ulteriormente i soggetti che hanno diritto all'incentivo e le attività per le quali tale incentivo viene concesso

TRASPORTO MARITTIMO

Interventi finanziari a favore di infrastrutture portuali*Decreto Dirigenziale min. Infrastrutture 14.10.10 n.750**Gazzetta Ufficiale n. 294 del 17.12.10*

Approvazione delle variazioni del programma di interventi finanziati con le risorse di cui all'art. 9 della legge n. 413 del 30 novembre 1998, rfinanziate dall'art. 36, comma 2, della legge n. 166 del 1° agosto 2002, per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti, con approvazione della ripartizione delle risorse.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Finanziamento di 25 milioni di euro a favore del trasporto ferroviario passeggeri*Deliberazione CIPE 84/2009**Gazzetta Ufficiale n. 295 del 18.12.10*

Assegnazione dell'importo di 25 milioni di euro, a carico del fondo infrastrutture, per il finanziamento del trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza per il biennio 2009-2010.

TRASPORTO FERROVIARIO

Contratto di servizio pubblico per il trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale*Deliberazione CIPE 122/2009**Gazzetta Ufficiale n. 305 del 31.12.10*

Schema di contratto relativo ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri di interesse nazionale, sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, per il periodo 2009-2014, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, e la società Trenitalia spa.

AUTOTRASPORTO

Modifiche alla normativa sociale europea sull'uso del cronotachigrafo e suoi controlli*Decreto legislativo n.245 del 23.12.2010**Gazzetta Ufficiale n. 15 del 20.01.11*

Attuazione delle direttive 2009/4/CE e 2009/5/CE, che modificano la direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) numeri 3820/85 e 3821/85, relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abrogano la direttiva 88/599/CEE.

AUTOTRASPORTO

Modalità per l'erogazione dei contributi per incentivare aggregazione formazione*Decreto ministero Infrastrutture del 3.12.2010**Gazzetta Ufficiale n. 27 del 03.02.11*

Modalità operative per l'erogazione dei contributi, nel settore dell'autotrasporto, a favore dei processi di aggregazione imprenditoriale ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 29 maggio 2009, n. 84 e a favore delle iniziative per la formazione professionale ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 29 maggio 2009, n. 83.

AUTOTRASPORTO

Codice identificativo per i sanitari che rilasciano attestazioni per la patente*Decreto dirigenziale Infrastrutture del 31.01.2011**Gazzetta Ufficiale n. 38 del 16.02.11*

Modalità di trasmissione della certificazione medica per il conseguimento e il rinnovo della patente di guida. Il provvedimento obbliga i medici abilitati a richiedere un codice identificativo, da riportare in calce alle loro certificazioni.

Interscambio o pallet pooling tra funzionalità e convenienza

Il bancale a noleggio dovrebbe consentire minore complessità di processo, minore conflittualità e maggiore efficienza complessiva.

Ma non tutti sono d'accordo che sia vantaggioso economicamente.

In più c'è il sospetto che il prezzo sia determinato da fattori di scala .

di **SILVIO BECCIA**

L'IDEA DEL PALLET prende spunto da esperienze militari americane durante la seconda guerra mondiale. Appoggiare le merci da trasportare su piattaforme di legno le rendeva più facilmente movimentabili. L'uso civile ha rapidamente sviluppato l'utilizzo di piattaforme con dei piedini alla base e apposite feritoie per essere sollevate con i carrelli elevatori.

Con una serie di sviluppi si è cercato di standardizzare ed omologare il *pallet* rendendolo scambiabile, risolvendo così il problema di riportare al punto di partenza il *pallet* stesso ogni volta che fosse terminata la sua utilizzazione.

I primi esempi di interscambiabilità dell'attrezzatura si ebbero anche grazie alla collaborazione di grandi imprese ferroviarie che procedettero ad ingenti investimenti in *pallet*, marcandoli con il loro nome. Seguirono grandi aziende che lo utilizzarono in parte anche a scopo pubblicitario con l'impressione del proprio logo. L'armonizzazione è proseguita con diversi sviluppi nel tempo, anche recenti, specie per tematiche relative all'ecologia e alla sicurezza sanitaria.

I *pallet* rappresentano un immobilizzo patrimoniale in Italia stimabile in diverse centinaia di milioni di euro. Un indice empirico è di 2 *pallet* per abitante, mentre stime diverse parlano di un parco *pallet* in Italia di circa 130 mila unità. I costi annuali sono stimati dello stesso ordine di grandezza.

La gestione dei *pallet* non è mai stata priva di problemi e non lo è tuttora tanto da giustificare iniziative specifiche. Ancora recentemente il tema è stato oggetto di un convegno promosso dal Freight Leaders Council (FLC) con testimonianze di Fabrizio

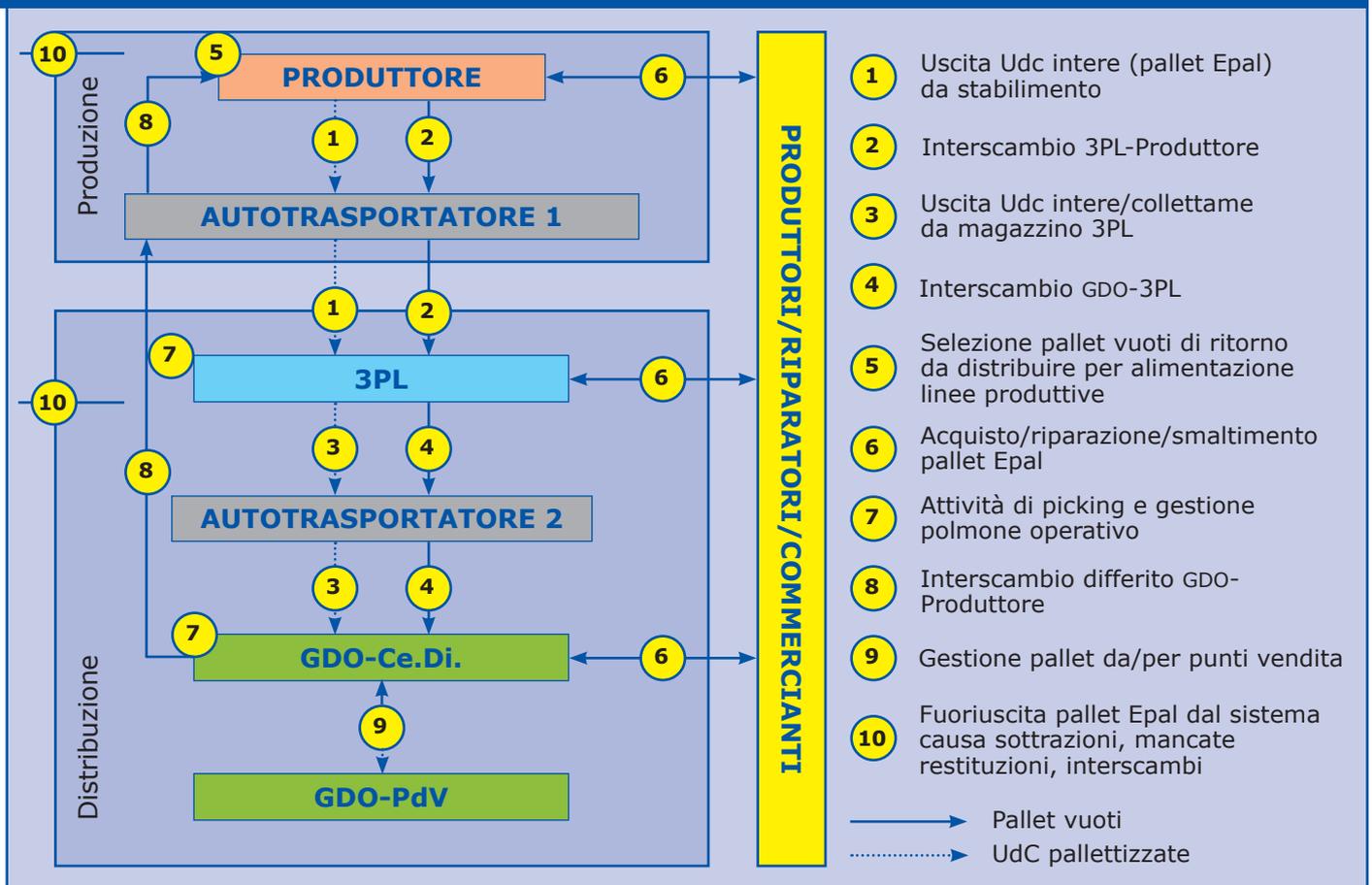
Dallari (C-LOG che ha curato dal 2007 ben tre ricerche sull'argomento), Marco Toppano (San Pellegrino), Rocco Giordano (Consulta Logistica ed Autotrasporto) per citare almeno alcuni tra i protagonisti dell'evento.

In effetti dopo alla sostanziale stabilizzazione delle specifiche tecniche, l'attenzione è ancora necessaria sui processi di gestione con importanti recuperi di efficienza.

Silvio Beccia è consulente libero professionista con focalizzazione su Strategie, Fusioni/Acquisizioni, Nuove iniziative imprenditoriali e Supply chain management. Collabora con istituti di ricerca ed aziende industriali e di servizi logistici in progetti di ricerca nazionali ed internazionali su Trasporto e Supply Chain, cofinanziati dal MIUR e dalla Unione europea. È inoltre pubblicista collaboratore di riviste di Management, Università ed Istituti di Formazione. Ha operato in primarie aziende internazionali di consulenza di direzione (prima in AT&Kearney come Direttore, poi in Accenture come Partner Associato) con impegni principali nelle aree delle Strategie e delle Operations logistiche, del Customer service e del CRM, delle Acquisizioni ed integrazioni aziendali e della produttività delle risorse indirette. Ha collaborato con aziende di diverso profilo, in particolare nei settori Largo consumo, Consumo durevole e Servizi logistici. Il suo percorso di formazione comprende il Master in Direzione Aziendale-Scuola di Direzione Aziendale dell'Università Bocconi, la Laurea in Ingegneria Civile ed il Diploma di Maturità Classica.



Figura 1. Perimetro operativo configurazione complessa



Nelle modalità di gestione del flusso di interscambio un grosso contributo è venuto da Indicod-ECR (<http://indicod-ecr.it/soluzioni/supply/interscambio-pallet-epal/raccomandazione-ecr/>) che già nel 2001 ha formalizzato in schemi *standard* i relativi processi facendone così un riferimento anche oltre il settore dei beni di largo consumo.

C-LOG inoltre ha contribuito in modo assai utile ad una quantificazione dei costi relativi con una famiglia di tre ricerche sull'argomento a partire dal 2007.

Grazie alle attenzioni dedicate si sono avviati percorsi di maggiore trasparenza ed efficienza complessiva e si è ridotta la perdita di *pallet* per uscita illegale dal circuito, con il contributo di tutti gli attori.

La Produzione ancora oggi finanzia la parte principale dell'immobilizzo dei *pallet* e paga la parte maggiore del costo dell'intero ciclo di utilizzo e recupero. La Distribuzione, a lungo ha privilegiato atteggiamenti da «cliente» eludendo o ritardando gli impegni (almeno alcune aziende che hanno però influenzato la percezione dell'intera categoria), poi, anche grazie al contributo essenziale di ECR, ha sviluppato atteggiamenti maggiormente collaborativi. Gli operatori logistici si sono organizzati per gestire il flusso dei *pallet* e tenerne necessaria contabilità. I trasportatori, in genere *front end* nei momenti di recupero dei *pallet* sono richiesti di partecipare alle operazioni di interscambio e di eseguirne il trasporto. L'autotrasporto però ritiene che i propri servizi relativamente ai *pallet* siano diventati più gravosi con i nuovi processi di interscambio e che troppo spesso rimangano non remunerati. Occorre riconoscere che questo

è un fatto vero e frequente. Questo però non è un problema di efficienza del modello di processo, ma di equilibrata ripartizione di costi e ricavi tra i diversi protagonisti che è normalmente definita attraverso processi negoziali. L'autotrasporto ha però sollecitato le disposizioni, effettivamente emanate in agosto, che specificano che il vettore non ha alcun obbligo relativo alla gestione e alla restituzione dei *pallet* (o altre unità di movimentazione) utilizzati durante il trasporto. L'esigenza di corretta remunerazione è difficilmente contestabile, ma questo approccio «normativo» potrebbe portare un nuovo punto a favore del *pallet pooling* riducendo futuri possibili spazi di valore aggiunto per lo stesso autotrasporto.

Il *pallet pooling* consiste nell'utilizzo di *pallet* di un fornitore di servizi specializzato che li noleggia e ne cura la gestione assicurando il recupero dei *pallet* e la loro disponibilità nei punti di produzione. Tale sistema dovrebbe consentire minore complessità di processo, minore conflittualità e, secondo alcune valutazioni, maggiore efficienza complessiva.

Allora perché non utilizzare il *pallet pooling*? Perché non è condiviso da tutti che sia vantaggioso dal punto di vista dei costi o almeno non lo è per tutte le configurazioni di flusso. Inoltre è plausibile il sospetto in mercati con quota bassa di *pallet pooling* il livello di prezzo sia determinato da fattori di scala e che nei Paesi con quota più alta sia sostenuto da configurazioni dell'offerta del tipo monopolio-oligopolio. ■

Silvio Beccia

silvio.beccia@libero.it

Ma il pallet è solo un sintomo del disagio dell'autotrasporto

Ma perché si discute ancora del *pallet*? Me lo sono chiesto seguendo i lavori al convegno sul tema promosso dal Freight Leaders Council (FLC) ascoltando le testimonianze, come sempre, di personaggi di alto livello di Dallari (C-LOG), Toppano (San Pellegrino), Giordano (Consulta Logistica ed Autotrasporto) per citare almeno alcuni tra i protagonisti dell'evento.

Da qualche anno c'è infatti grande attenzione ad un tema che certamente ha spazi di recupero di efficienza anche se credo, in assoluto, minori di altre voci di costo di maggiore incidenza sulla catena del valore. Questa attenzione, per altro, ha già portato sicuramente a primi importanti benefici. Purtroppo le tensioni e le conflittualità in un sistema in cui troppi tendono a comportarsi da «clienti» verso altri attori della filiera, sono cresciute come conseguenza dell'aumento di tale attenzione. Questa conflittualità si è accentuata per effetto della situazione generale di recessione dell'economia e vede l'autotrasporto come parte apparentemente maggiormente «scontenta» della situazione attuale.

Ma riassumiamo qual è il modello «prevalente» in Italia. La Produzione da sempre finanzia la parte principale dell'immobilizzo dei *pallet* e sostiene la quota maggiore del costo dell'intero recupero. Da tempo si sono realizzati modelli maggiormente organizzati di recupero dei *pallet* basati sul principio dell'interscambio il più possibile contestuale. La Distribuzione, per decenni è rimasta sfuggente sull'argomento, poi, anche grazie al contributo essenziale di ECR (specie nell'ultimo decennio), ha sviluppato attitudini più collaborative. Gli operatori logistici hanno messo in piedi sistemi di tracciamento necessari per la gestione dei flussi di *pallet*. I trasportatori sono stati richiesti di essere maggiormente attivi contribuendo al recupero dei *pallet* (possibilmente i migliori) ed al loro trasporto.

È evidente che si tratti di un processo conflittuale e che una gestione progressivamente più trasparente può portare efficienze. In particolare la fuoriuscita illegale dei *pallet* dal circuito è il problema strutturale che si sta cercando di arginare, in parte con successo.

Un modello alternativo esiste ed è il «*pallet pooling*». Consiste nell'utilizzo di *pallet* di fornitori di servizi specializzati che li noleggiavano e ne curano la gestione con processi normalmente considerati di buon livello qualitativo. Il risultato dovrebbe essere una maggiore efficienza di sistema anche se il confronto combina talvolta in modo non metodologicamente corretto le caratteristiche dei modelli e l'efficienza nel modo di gestirli.

Allora perché non utilizzare il *pallet pooling*? Perché non è detto che sia vantaggioso. Certo la valutazione può essere diversa per le diverse situazioni e certamente esiste uno spazio di mercato anche in Italia per questi servizi. Però le volte che ho fatto valutazioni in merito per specifiche aziende del mondo della Produzione non sono riuscito a riscontrarne la convenienza. Si può pensare che non ho davvero considerato tutti i costi (che è una effettiva difficoltà) o che si trattasse di configurazioni aziendali specifiche e non generalizzabili. La mia percezione è però che i differenziali di efficienza non

siano così certi da rendere auspicabile un deciso spostamento del mercato su questi servizi. Inoltre temo che in mercati con quota bassa di *pallet pooling* esista un problema di scala che comporta un certo livello di prezzo e che nei Paesi con quota più alta il livello di prezzi sia sostenuto dalle condizioni di limitata concorrenza (monopolio-oligopolio).

Dov'è allora il problema nel continuare ad sviluppare i processi d'interscambio? Il fatto è che l'autotrasporto ritiene di eseguire relativamente ai *pallet* servizi troppo spesso non remunerati e che la committenza ritiene invece che la remunerazione di tali servizi sia in qualche modo compresa in quanto complessivamente remunerato nel trasporto delle merci a destino.

Questo però non è un problema di efficienza di processo al quale ogni attore è chiamato a dare il proprio contributo secondo principi di collaborazione: è un problema di ripartizione del valore tra gli attori coinvolti.

Il disagio sui *pallet* da parte dell'autotrasporto è un fatto certamente reale e frequente, ma il *pallet* in realtà può essere solo un sintomo occasionale di un problema più strutturale. Il problema vero sembrerebbe piuttosto che l'autotrasporto ha una struttura dell'offerta che continua ad avere connotazione prevalente di marginalità e quindi non ha capacità di interlocuzione «paritaria» con la propria committenza. Inoltre è taglieggiato internamente dai fenomeni di pluri-intermediazione. Cerca quindi di chiedere tutela alle autorità di governo per risolvere in chiave di sussidi di vario genere e di normativa la scarsa capacità di negoziare con credibilità industriale di volta in volta condizioni di prezzo (copertura dei costi minimi), condizioni operative (disposizioni su tempi di carico/scarico) ed in generale modalità di relazione (responsabilità della committenza). Tuttavia in situazioni così involute è difficile distinguere causa da effetto ed è certamente non semplice per il Governo riuscire ad intervenire. Per altro la capacità di pressione sul Governo tende a sollecitare interventi forse più sui sintomi che sul vero problema che viene così rinviato: la ristrutturazione del settore. Questa situazione rimane inoltre limitante qualsiasi sforzo di riequilibrio modale.

Più specificatamente con riferimento al *pallet*, la possibile conseguenza di quanto sembra avviato può essere l'accelerazione della crescita (su certi segmenti comunque naturale) del mercato nazionale verso il *pallet pooling*, magari assecondata dagli sviluppi normativi, non perché sia evidente o ne sia stata dimostrata la convenienza di sistema.

Peccato che anche per l'autotrasporto nazionale questo significherebbe la perdita di parte del valore aggiunto (senza qui approfondire se ve ne sia o no attualmente la relativa remunerazione) che la gestione dell'interscambio necessariamente richiede. Per le aziende marginali che non ambiscono ad altro che alla pura esecuzione del trasporto questo non è certo una preoccupazione. Per la politica industriale del trasporto certamente non sarebbe un dramma, ma non credo lo si potrebbe considerare un vantaggio.

Silvio Beccia

11 OTTOBRE

Clandestini in rivolta bloccano Cagliari Elmas

Un centinaio di immigrati clandestini in rivolta si è impadronito del Centro di prima accoglienza, adiacente all'aeroporto di Cagliari. Alcuni di loro, scavalcate le reti di cinta, hanno invaso le piste dello scalo, provocandone la chiusura fino alle 22.

21 OTTOBRE

Fiat rivede al rialzo gli obiettivi 2010

Conti migliori delle attese per la Fiat che rivede al rialzo tutti gli obiettivi per il 2010. I conti del terzo trimestre hanno segnato una crescita dei ricavi dell'11,9%.

24 OTTOBRE

Marchionne: l'Italia un peso per la Fiat

L'amministratore delegato del Gruppo Fiat, intervenendo ad un programma televisivo, ha affermato che «Fiat potrebbe fare meglio se potesse tagliare l'Italia», dalla quale non arriva nemmeno un euro dell'utile di 2 miliardi, previsto per il 2010.

30 OTTOBRE

Due pacchi bomba su aerei Usa

Potevano esplodere in volo due pacchi bomba trovati a bordo di due aerei cargo americani a Londra e Dubai. Gli ordigni sarebbero stati confezionati nello Yemen.

1 NOVEMBRE

Maltempo. Disagi sulle strade: tre morti

Un'ondata di maltempo si è abbattuta sul nord e sul centro Italia. Tre morti per una frana in provincia di Massa Carrara. L'autostrada A4 bloccata per allagamenti, con una vittima per un tamponamento.

4 NOVEMBRE

Marchionne: Fiat non lascerà l'Italia

L'amministratore delegato del Gruppo Fiat, Sergio Marchionne chiarisce di non avere «mai minacciato di lasciare l'Italia». La precisazione è giunta dopo un incontro con il ministro per lo Sviluppo, Paolo Romani.

3 DICEMBRE

Mirafiori: sospeso il tavolo Fiat-sindacati

Si è bloccata la trattativa fra Fiat e sindacato sullo stabilimento di Mirafiori. Per l'azienda non ci sono le condizioni per proseguire gli incontri.

4 DICEMBRE

Sciopero in Spagna: caos nei cieli europei

Uno sciopero dei controllori di volo ha paralizzato la

Spagna, che ha proclamato lo stato d'emergenza. Ripercussioni, disagi e ritardi in tutta Europa.

5 DICEMBRE

Drogato senza patente travolge ciclisti: 7 morti

Un marocchino di 21 anni, drogato e privo di patente, a bordo di una Mercedes ha travolto un gruppo di ciclisti a Lamezia Terme, uccidendone sette.

8 DICEMBRE

FS acquista Arriva Deutschland

Le Ferrovie dello Stato hanno acquistato Arriva Deutschland, secondo operatore ferroviario privato di trasporto regionale in Germania, battendo i francesi Veolia e SnCF.

10 DICEMBRE

Marchionne: la newco uscirà da Confindustria

L'amministratore delegato di Fiat-Chrysler, Sergio Marchionne, ha annunciato che la newco per Mirafiori uscirà almeno temporaneamente da Confindustria, in attesa di un contratto ad hoc solo per il settore auto.

17 DICEMBRE

Neve: disagi sull'A1 e sulle ferrovie

Neve su mezza Italia e forti disagi. Bloccata l'autostrada A1. Treni bloccati a Firenze. Chiuso lo scalo di Bergamo.

19 DICEMBRE

L'Antitrust indaga sul caos per il maltempo

L'Antitrust ha aperto un'istruttoria sui disagi provocati dal maltempo nei trasporti. Autostrade si dice pronte a rimborsare gli automobilisti bloccati.

23 DICEMBRE

Accordo su Mirafiori, ma la Fiom non firma

Firmato tra Fiat e sindacato l'accordo sul futuro di Mirafiori. La Fiom, tuttavia, non ha sottoscritto il documento. L'amministratore delegato dell'azienda assicura che gli investimenti partiranno in tempi brevi.

29 DICEMBRE

Nuovo contratto per Pomigliano, senza la Fiom

Firmato da Fiat e sindacati (ma non dalla Fiom che ha annunciato otto ore di sciopero) il nuovo contratto per Pomigliano: prevede aumenti medi di 30 euro.

30 DICEMBRE

Aumentando i pedaggi autostradali

Dal 1° gennaio prezzi più alti per le autostrade italiane. Sulla A4 i rincari superano il 12%, ma gli incrementi maggiori sono sulla Torino-Milano.

2020 Future Value Chain: costruire le strategie del nuovo decennio¹

Il nuovo documento del Consumer Goods Forum chiama a raccolta le multinazionali alla collaborazione, valutando le variabili che segneranno gli scenari economici mondiali e puntando alla riduzione dei costi e a processi capaci di rendere il business sostenibile.

di **CLAUDIA NICCHINIELLO**

L NUOVO DOCUMENTO del Consumer Goods Forum in collaborazione con CAPGemini (www.FutureValueChain.com) punta a dare risposte alle domande cruciali delle multinazionali dell'industria occidentale (dalla Coca-Cola alla Pepsi, dalla Henkel alla Unilever) e dei servizi di *supply chain* (come GS1). Questo rapporto è stato stilato dopo una serie di incontri con oltre duecento esperti aziendali e si caratterizza come documento di analisi dei Paesi del blocco «occidentale». Non è presente, infatti, la componente delle potenze economiche emergenti (Cina ed India) nonché delle potenze economiche come il Giappone, che attualmente vede l'*export* crescere proprio grazie ai suoi commerci con la Cina. L'analisi che è stata sviluppata punta a dare risposta ad una domanda sottesa.

QUALE FUTURO PER LE NOSTRE AZIENDE?

Le domande cruciali che si sono poste le multinazionali:

- Cosa vogliamo raggiungere nel 2020?
- Il nostro indirizzo è rendere il nostro business più

sostenibile?

- Ottimizzare una nuova e condivisa² Supply Chain, che sia accompagnata da una tecnologia in grado di migliorare la salute ed il benessere, dei consumatori finali?
- Ci aspettiamo di raggiungere tutto questo da soli o abbiamo bisogno di collaborare tra di noi e con i governi?³

Questo documento, esce a due anni dal primo del 2008, le cui conclusioni erano sostanzialmente che la differenza tra il successo e l'insuccesso dell'industria dei beni di consumo era nella capacità di adattarsi ai cambiamenti rapidi e significativi. Ciò è ancora vero. Comunque è chiaro che il successo richiede, strategie di indirizzo e tattiche efficaci, sia per le singole aziende che per l'industria nel suo complesso; il documento fornisce all'industria e alle società il contesto, in termini di trends, obiettivi e tattiche, entro il quale costruire le strategie ed i piani di azione per il 2020. E quindi ora c'è solo il tempo per agire.

Claudia Nicchiniello, laureata in Economia e Commercio, dopo il Baccalaureato Internazionale, ha perfezionato gli studi in USA e UK. Esperta nella valutazione di sistemi di gestione della progettazione di studi ferroviari e terrestri, ha collaborato con primarie società di settore, partecipando a Gruppi di lavoro dalla Consulta per l'Autotrasporto e la Logistica del ministero dei Trasporti. Negli ultimi anni ha approfondito i temi di ricerca per la definizione di standard operativi per le valutazioni economiche di servizi di trasporto.

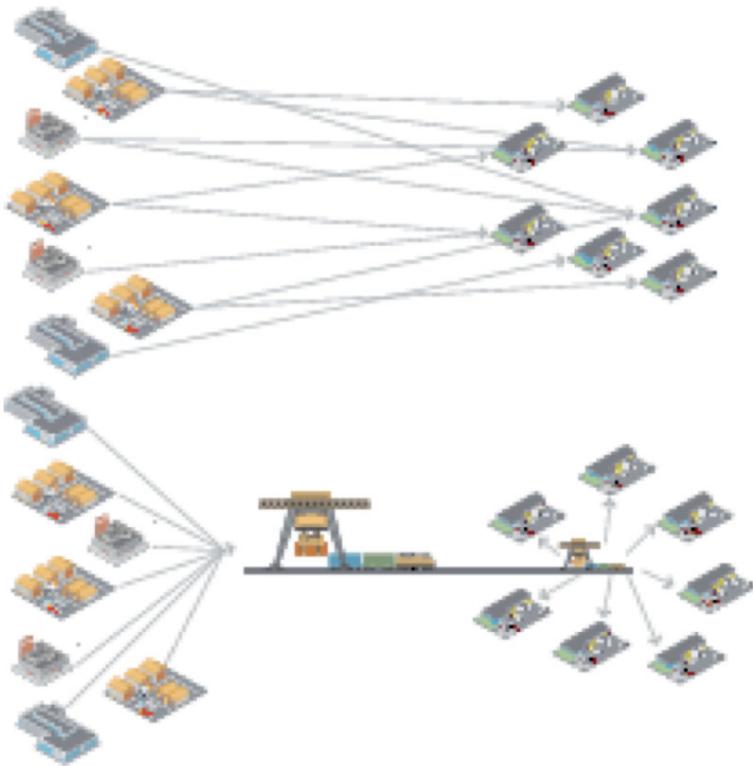
¹ Una breve presentazione video è visibile su http://www.youtube.com/watch?v=RZdCjmO11_Q&feature=related

² Il testo inglese usa la parola *shared*. Dato il contesto teorico economico del documento la traduzione *condiviso* sembra più opportuna rispetto ad una traduzione che rifletta, all'opposto una logica «di spartizione».

³ La componente italiana è rappresentata da un solo esperto (CapGemini). È aperta la discussione su quanto oggi l'Italia industriale è pronta (o sarebbe stata pronta) a queste sfide.



Figura 1. Multimodal Transport Sharing initiative: AS-IS vs. TO-BE



AS-IS: 100% Road Transport

- Over longer term diesel prices will rise
- German MAUT (road tax) will increase
- CO2 taxation – EU regulations
- Congestion increase (unreliable transit times)
- Trailer theft
- Short transit times
- Limited timeslots for lorry transport

TO-BE: Multi-Modal Transport Sharing

- Less road KM
- Less personnel required
- 50%-80% less CO2 emissions
- Low cost, provided a critical mass
- Longer, but more reliable transit times
- Payload increase (24 tons >28 tons per trailer)

TRENDS CHE GUIDANO GLI OBIETTIVI DELLE MULTINAZIONALI

Il progetto **2020 Future Value Chain** ha nella prima fase identificato e analizzato i trends che avranno i maggiori effetti sull'industria nei prossimi 10 anni.

Sono stati identificati 12 *trends* a valenza globale, che indirizzano i comportamenti sociali, il comportamento d'acquisto, nell'ambiente e nella tecnologia.

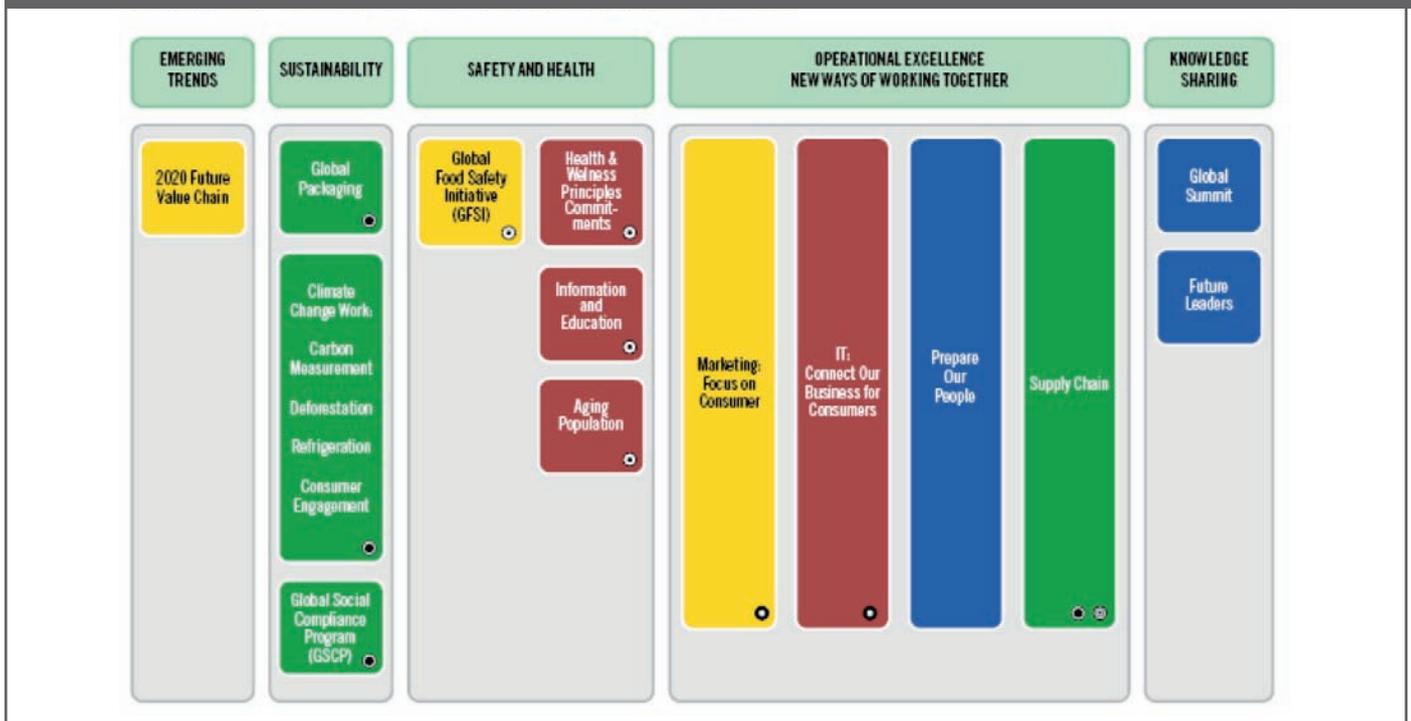
1. **CRESCENTE URBANIZZAZIONE** nonché il sorgere delle megalopoli che avranno effetti sulla grandezza dei negozi, la logistica e sulla *supply chain*, nonché sulla realizzazione delle infrastrutture.
2. **INVECCHIAMENTO DELLA POPOLAZIONE** che avrà conseguenze economiche e politiche relazionate alla quantità di denaro speso per cibi e bevande, nonché sul tipo dei servizi di consegna, formati di magazzino e luoghi offerti per i consumatori più vecchi.
3. **CRESCENTE DISTRIBUZIONE** della ricchezza che porterà la crescita della classe media soprattutto nelle regioni in via di sviluppo, con conseguenze sul consumo e sulla disponibilità dei prodotti alimentari e fornendo anche una risorsa in più sia per i produttori che per i distributori.
4. **EFFETTI CRESCENTI DELL'ADOZIONE DELLA TECNOLOGIA** da parte dei consumatori che si rifletteranno non solo sul comportamento degli stessi consumatori, ma anche sulla loro abilità ad influenzare il comportamento d'acquisto degli altri consumatori, grazie all'uso allargato dei media sociali e digitali.
5. **DOMANDE CRESCENTI** di servizi al consumatore che definiranno nuovi modelli di servizi possibili, offerti via *internet*, servizi che andranno ben al di là

della vendita di singoli prodotti e che daranno vita a differenti tipi di soluzioni sia per i consumatori che per i venditori

6. **IMPORTANZA CRESCENTE** della salute e del benessere che avranno significative ramificazioni come la vendita dei prodotti salutari e la vendita di servizi «benessere», che si prevede quadruplicheranno nei prossimi cinque anni.
7. **PREOCCUPAZIONE CRESCENTE** del consumatore per la sostenibilità che porterà gli stessi consumatori ad assistere ad un maggiore coinvolgimento sia dei governi che delle aziende nella lotta al cambiamento climatico.
8. **SPOSTAMENTO DELLA POTENZA ECONOMICA** verso Paesi quali Cina ed India che causerà una evoluzione delle aree di commercio.
9. **SCARSITÀ DELLE RISORSE NATURALI** come l'energia, l'acqua ed il cibo che sono sul tavolo delle emergenze poiché la domanda si prevede superi l'offerta possibile fra 10 anni, risultando tutto questo in costi di produzione crescenti.
10. **CRESCENTE REGOLAMENTAZIONE** per aree sensibili come ambiente, sostenibilità e sicurezza alimentare.
11. **ADOZIONE DI TECNOLOGIE PER LA SUPPLY CHAIN** che comporterà catene del valore sincronizzate e con maggiore visibilità e tracciabilità.
12. **EFFETTO DELLE TECNOLOGIE** della prossima generazione, come il *cloud computing*⁵, sarà quello di collaborare, necessariamente, tra il *business* e tecnologia, nel campo dell'industria dei beni di consumo.

⁵ In informatica, con il termine *cloud computing* si intende un insieme di tecnologie informatiche che permettono l'utilizzo di risorse hardware (storage, CPU) o *software* distribuite in remoto.

Figura 2. Strategic pillars of the consumer goods forum



GLI OBIETTIVI. COSA VOGLIONO RAGGIUNGERE LE MULTINAZIONALI

L'impatto totale di questi *trend* è significativo e richiederà un cambiamento fondamentale nel modo in cui sia i produttori che i venditori finali tratteranno i loro affari e come serviranno i loro clienti. E le cose in futuro necessiteranno non solo essere eseguite diversamente ma anche in modo collaborativo⁶. Se tutti lavoreranno insieme, compresi i governi, le NGO ed i consumatori, insieme possono essere raggiunti obiettivi che nessuno sarà in grado di raggiungere singolarmente. L'analisi dei *trend* è stato il punto di partenza per determinare quali dovrebbero essere nei prossimi 10 anni gli obiettivi strategici, definiti come «cosa si vuole raggiungere».

Il progetto 2020 Future Value Chain ha scandito un lungo processo di definizione su cosa dovrebbero essere tali obiettivi, arrivando a definire questi:

- 1) RENDERE IL NOSTRO BUSINESS SOSTENIBILE
- 2) OTTIMIZZARE UNA SUPPLY CHAIN CONDIVISA⁷
- 3) INVESTIRE IN TECNOLOGIE CHE AIUTINO IL CONSUMATORE
- 4) SERVIRE LA SALUTE ED IL BENESSERE DEI CONSUMATORI

Una considerazione personale: questi obiettivi, presentati come «naturalmente» conseguenti all'analisi dei trends, come la scarsità delle risorse energetiche, in effetti inglobano anche una analisi del contesto competitivo dei paesi emergenti come Cina ed India. Sembra chiaro che per le multinazionali «occidentali» (che attualmente si snodano dalla Australia al Mexico) i punti 1,3,4 rappresentano le leve competitive, ovvero i punti su cui la produzione soprattutto dei servizi alla clientela, è ancora oggi superiore a quella

dei paesi emergenti (almeno nel mondo occidentale), mentre una **supply chain condivisa** secondo punto è lo strumento chiave per poter recuperare margini di efficienza e di efficacia della azione produttiva, nonché per poter competere anche su nuovi «luoghi» produttivi, come in Africa. È chiaro che la Cina (così come l'India), sia per dimensioni che per ordine politico, si muove già naturalmente con un unico intento coordinato.

Lo schema di competizione e di condivisione sulla parte più prettamente Logistica della supply chain, è allo studio in un progetto CAPGemini, uno studio che vede coinvolti 9 operatori logistici internazionali e 10 multinazionali di beni di consumo. I risultati saranno attesi nel prossimo autunno (figura 1).

Ogni azienda ha reso trasparente i suoi progetti, permettendo di poterli mettere a «sistema» (figura 2). Questo rapporto, nelle conclusioni, chiama a raccolta le multinazionali alla collaborazione, ed, in sintesi, elenca tutti i progetti che stanno conducendo, progetti considerati già allineati alle tattiche possibili di collaborazione tra i soggetti promotori.

La condivisione delle tattiche e delle strategie non bastano più! Si punta alla fase operativa per una riduzione dei costi e per processi capaci di modificare i modi di operare per rendere il *business* sostenibile. ■

Claudia Nicchiniello
c.nicchiniello@antaressafety.eu

⁶ Per una definizione base di *collaborativo* vedi (Nobel Prize 1984) Herbert A. Simon, «Altruism and Economic Eastern», *Economic Journal*, Vol.18, n.1, Winter 1992.

⁷ www.futuresupplychain.com

Ma quanto contano le dogane per la competitività delle imprese?

Nell'attuale scenario industriale, una delle variabili che condizionano maggiormente la competitività delle imprese è costituita dalla rapidità di scorrimento delle merci in entrata od uscita dal territorio nel quale sono localizzate.

Il panorama competitivo moderno infatti, è caratterizzato da dinamiche concorrenziali che vanno ben oltre la logica del confronto tra singole imprese, per coinvolgere interi sistemi-Paese dove fattori di politica economica, industriale, fiscale e regolamentare si prestano ad essere utilizzati come tante leve sulle quali è possibile agire per attrarre nuovi investimenti e traffici commerciali.

IL RUOLO FONDAMENTALE DELLE DOGANE

Entro tale contesto un ruolo fondamentale lo rivestono le dogane, le quali alle tradizionali funzioni di natura fiscale e di presidio della regolarità del commercio internazionale, affiancano oggi delicati compiti di sostegno ai traffici, nell'ambito di catene logistiche che si presentano sempre più estese a livello geografico e frammentate tra un numero eterogeneo di soggetti che operano al loro interno. Compito dell'amministrazione doganale è di conseguenza quello di predisporre tutte le condizioni necessarie affinché le merci scambiate dalle nostre imprese con l'estero entrino od escano rapidamente dal territorio nazionale senza subire intralci che nuocerebbero alla regolare immissione delle stesse all'interno delle linee di produzione o delle catene di distribuzione, con tempi morti e soste aggiuntive negli spazi di custodia doganale che farebbero unicamente lievitare i costi.

Quest'aspetto, contrariamente a quanto generalmente si crede, non riguarda solo l'*export*, ma soprattutto l'*import*, essendo quella italiana un'economia prevalentemente di trasformazione e di assemblaggio, in cui le nostre imprese hanno la continua necessità di alimentare i propri cicli produttivi con materie prime e prodotti semilavorati provenienti dall'estero.

La diffusa tendenza manifestata dalle imprese di tutto il mondo a lavorare con livelli minimi di scorte e cicli di vita dei prodotti sempre più brevi, rendono inoltre le filiere particolarmente sensibili, in quanto un semplice ritardo su un singolo anello della *supply chain* può riverberarsi anche su tutti gli altri, rallentando la movimentazione delle merci, con tempi dilatati di esecuzione degli ordini e costi che in ultimo dovranno essere sopportati dal consumatore finale. Accelerare lo scorrimento delle merci lungo le catene di fornitura internazionali non risponde però

unicamente ad una logica di riduzione dei costi per le imprese. È una condizione essenziale per rendere competitivo l'intero sistema economico nazionale nell'ambito dell'attuale contesto dell'Unione Europea.

L'inserimento del nostro Paese all'interno di un Mercato Unico, ossia di uno spazio privo di barriere interne all'interno del quale le merci, una volta introdotte, possono circolare liberamente, spinge infatti gli operatori comunitari a canalizzare i loro traffici attraverso quegli Stati membri in grado di offrire procedure più spedite e meno costose e di garantire un flusso più rapido delle merci attraverso i confini dell'UE.

Questo rischio, tanto più reale per un Paese come il nostro, che rappresenta una delle più importanti frontiere esterne dell'UE, è aggravato da pesanti ritardi strutturali ed organizzativi e soprattutto da un'eccessiva segmentazione di competenze tra i numerosi enti di controllo, la quale oltre a dilatare i tempi delle verifiche sulle merci - spesso duplicandoli - aumenta i costi per la movimentazione delle stesse.

PROCEDURE SEMPLICIE ED EFFICIENTI

Si rende pertanto necessario predisporre procedure doganali - e, più in generale, di commercio estero - semplici ed allo stesso tempo efficienti, tali cioè da consentire un flusso regolare nella circolazione delle merci, senza intralci o ritardi che non siano strettamente giustificati dalle necessità di monitoraggio e controllo.

La semplificazione (complice l'informatica), la deburocratizzazione e la reingegnerizzazione delle procedure amministrative è infatti la prima leva sulla quale occorre agire per recuperare competitività e generare un effetto di attrazione dei traffici. Le soluzioni per realizzare ciò, sono molteplici e dipendono dalla messa in opera di una serie di azioni che possono essere riassunte come segue:

- utilizzo sempre più ampio delle dichiarazioni telematiche in luogo di quelle cartacee;
- razionalizzazione dei processi, della procedure, della documentazione, delle informazioni e delle infrastrutture (in specie quelle immateriali), per la trasmissione dei dati inerenti alle operazioni di commercio estero;
- creazione, per quelle categorie di operatori di provata affidabilità, di corsie agevolate (*fast track*) per lo svolgimento delle formalità amministrative e dichiarative;

- creazione, nella stessa logica di cui al punto precedente, di speciali azioni di partenariato con categorie qualificate di intermediari dell'operatore economico;
- riduzione dell'incidenza delle verifiche fisiche e documentali sulla merce e loro posticipo dal momento dell'immissione in libera pratica a quello dell'immissione in consumo, con spostamento a valle dei controlli, da condurre direttamente in azienda o presso la rete commerciale/distributiva, tramite verifiche a posteriori ed *audit* sistemiche (relative cioè non alla singola operazione compiuta dall'impresa, ma al complesso delle attività da essa svolte entro un determinato arco temporale);
- interconnessione dei sistemi telematici di tutti gli enti ed agenzie amministrative che intervengono nelle operazioni commerciali con l'estero, con la canalizzazione dei flussi informativi relativi all'ottenimento della documentazione legata all'interscambio (es. licenze, nulla osta, autorizzazioni, ecc.), verso una piattaforma informatica unica, accessibile via web, che convogli tutte le richieste presentate dagli operatori verso le amministrazioni ai vari organismi enti competenti, in modo da generare una risposta coordinata da parte delle stesse da ritrasmettere all'operatore attraverso un'unica comunicazione (approccio *single window* od «interfaccia unica»);
- affidamento della supervisione dei controlli ad un'unica *lead agency* che coordini le verifiche condotte da tutti gli enti coinvolti nel relativo ciclo (approccio «sportello unico doganale» o *customs one-stop-shop*), scandendone modalità e tempi, in modo che gli stessi vengano eseguiti in maniera integrata, ossia nello stesso momento, e soprattutto all'interno dello stesso luogo;
- armonizzazione dei sistemi di analisi dei rischi in uso da parte dei vari organismi di controllo, al fine di una maggiore coerenza ed efficacia degli stessi;
- anticipazione delle informazioni necessarie per la conclusione dell'operazione di sdoganamento ad una fase anteriore rispetto a quella dell'arrivo fisico delle merci (per l'importazione) o ad un momento precedente rispetto alla loro partenza (per l'esportazione).

Questi sono alcuni dei argomenti trattati dal volume «Controlli doganali e competitività economica», autore: Danilo Desiderio, editore Giappichelli e par-



te della Collana «Dogane e Commercio Estero» del Centro Studi e Servizi del Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali, il quale approfondisce le tematiche sopra descritte aprendo un confronto tra le esperienze maturate dagli altri Paesi del mondo, con un focus particolare alle migliori prassi avviate dagli altri Stati membri dell'Unione europea. Il libro può essere acquistato in tutte le librerie, presso il Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali di Roma (info@cnsd.it/) ed anche sul sito della casa editrice.

Danilo Desiderio
**Controlli doganali
 e competitività economica**
 G. Giappichelli Editore
 Torino, 2011
 pp. X-170 € 19,00

quando&dove

5/7 APRILE 2011

CONVEGNO DELL'IFWLA

Taipei (Taiwan)

Appuntamento annuale della Federazione internazionale che raggruppa le associazioni degli imprenditori della logistica.

2011ifwlaregister.21tw.net

12/13 APRILE 2011

MOBITRAFFIC 2011

Lille (Francia)

Vetrina internazionale dei prodotti e delle tecnologie destinate a migliorare il traffico stradale.

www.mobitraffic.com/

10/13 MAGGIO 2011

TRANSPORT LOGISTIC 2011

Monaco (Germania)

Una delle più importanti esibizioni per la logistica, la mobilità, le tecnologie informatiche e la supply-chain, che si svolge dal 1978.

www.transportlogistic.de/en

25/27 MAGGIO 2011

INTERTRAFFIC ISTANBUL

Istanbul (Turchia)

6ª edizione del Salone internazionale su infrastrutture, gestione del traffico, sicurezza e parcheggi, organizzato dal RAI di Amsterdam nell'Expo Centre di Istanbul.

www.istanbul.intertraffic.com/

25/29 MAGGIO 2011

AUTOPROMOTEC

Bologna

Rassegna espositiva al mondo per l'assistenza all'industria dell'automotive.

www.autopromotec.it/

6/9 GIUGNO 2011

ITS EUROPEAN CONGRESS

Lione (Francia)

8ª edizione del congresso europeo della mobilità intelligente: le ITS per il trasporto sostenibile delle persone e della cose nelle regioni urbane.

2011.itsineurope.com/

16-17 GIUGNO

MEETING TRANSPORT & LOGISTICS,

Assago (Milano)

19ª edizione della convention d'affari strutturata su due giornate di incontri one-to-one tra domanda e offerta del settore della logistica.

www.miev.it

29 GIUGNO/1° LUGLIO 2011

IEEE FORUM

Vienna (Austria)

Incontro internazionale sui sistemi di trasporto sostenibile e integrato.

ieee-fists.org/

14/16 SETTEMBRE 2011

ZEROEMISION ROME

Roma

Manifestazione dedicata a energie rinnovabili, sostenibilità ambientale, lotta ai cambiamenti climatici.

www.zeroemissionrome.eu/it_zer/

5/7 OTTOBRE 2011

MACFRUT 2011

Cesena

28ª edizione della maggior rassegna del bacino del Mediterraneo, dedicata alla filiera ortofrutticola.

www.macfrut.com

27/29 OTTOBRE 2011

MOVINT E EXPOLOGISTICA

Bologna

La 14ª edizione di Movint, salone internazionale della movimentazione industriale e la 5ª edizione di ExpoLogistica, salone dei mezzi, sistemi e servizi integrati per la logistica ed il trasporto.

www.movintexpologistica.it

27/29 MARZO 2012

EXPO FERROVIARIA E INTERTUNNEL

Torino

4ª edizione della fiera internazionale dedicata alla tecnologia ferroviaria, abbinata ad INTERTunnel, l'appuntamento di riferimento italiano per l'industria della galleria.

www.expoferroviaria.com/