

Sistemi di Logistica

TRIMESTRALE ON LINE DI ECONOMIA DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI DIRETTO DA ROCCO GIORDANO

SISTEMI DI LOGISTICA

Anno VIII - n. 3
Settembre 2015
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
Alberto Amatucci
Luigi Battistelli
Andrea Boitani
Giacomo Borruso
Agostino Bruzzone
Giulio Erberto Cantarella
Fabio Carlucci
Loreto Colombo
Fabrizio Dallari
Giulio Maternini
Giuseppe Moesch
Pasquale Persico
Maurizio Riguzzi
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione
Lisa Russo

Redazione
via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +390818332871
Fax +390813951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore
Giordano Editore
via Santa Brigida, 6
80132 Napoli
Tel. +39.081.8332871
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

EDITORIALE

2 Il peso che sopporta il Paese per i trasporti e logistica

[Rocco Giordano]

POLITICA DEI TRASPORTI

3 Il contesto macro economico e finanziario per le infrastrutture ferroviarie

[Carlo De Vito]

9 Una politica economica per i trasporti integrata dai territori

[Pasquale Persico]

TRASPORTO MARITTIMO & PORTI

13 L'Assemblea Assoportisti 2015

[Pasqualino Monti]

16 Porti-mare-logistica è un sistema unitario

[Cristoforo Canavese]

18 La Governance dei porti: l'inutile fardello che rischia di azzoppare la riforma

[Luca Antonellini, Sandra Bini e Massimiliano Dumini]

SPECIALE TECNOLOGIA

25 Trasporti e geolocalizzazione: le best practice alla Esri User Conference di San Diego

[Fabio Pasquale Migliaccio]

TRASPORTO AEREO

32 Il cargo aereo resta una scommessa per l'Italia

[Rocco Giordano e Fabio Carlucci]

AUTOTRASPORTO MERCI

35 Il caso dell'autotrasporto

[Arianna Giordano]

UNA TERAPIA SEMPLICE, EFFICACE E IMMEDIATA

Il peso che sopporta il Paese per i trasporti e logistica

di ROCCO GIORDANO

L'interrogativo che ci andiamo ponendo negli ultimi tempi è questo: se il conto proprio per trasporti e logistica ha un peso in termini di fattura Italia di 122 miliardi su 188, cosa riteniamo di mettere in campo nei prossimi mesi per alleggerire l'economia di questa zavorra? È un problema di cultura? Mi sembra troppo semplicistico; è un problema di formazione è ancora più riduttivo!

Dai più si ritiene che sia un problema che dipende solo ed esclusivamente dalle politiche governative; questa convinzione porta a cercare un ago nel pagliaio con gli occhi bendati.

Noi siamo convinti che, per le posizioni che sono state assunte negli anni dalle rappresentanze della domanda e dell'offerta dei servizi, non può essere questo il punto identificativo per una spiegazione corretta dello stato di crisi di trasporti e logistica.

A nostro avviso il punto è che c'è un livello di conoscenze ancora superficiale, occorre una maggiore lettura per il settore della logistica e conoscenze analiticamente più corrette per il settore dei trasporti.

Per il settore della logistica vi è stato nel tempo uno scarso collegamento tra la richiesta delle imprese e le politiche di intervento; oggi abbiamo un quadro nazionale di infrastrutture per la logistica, fatte di impianti e servizi (non sempre tecnologicamente avanzati) molto frammentati e poco strutturati.

Su questa lettura delle criticità c'è stato negli anni passati un punto di analisi sotteso ed anche un interrogativo: il tema delle politiche dei trasporti e della logistica resta un tema settoriale o per la importanza che ha assunto nelle politiche delle imprese è un tema di politica industriale?

A distanza di qualche anno dobbiamo riformulare quell'interrogativo: è un tema di politica industriale o un tema di politica economica?

La nostra convinzione è che ormai è diventato per la strategicità che ha assunto per il Paese, anche per il suo posizionamento geo-economico e geo-politico, un tema di Politica economica. E il primo rebus che dobbiamo sciogliere è questo: il maggior azionista della Banca della Logistica allo stato attuale chi è?

Noi riteniamo che il primo vero azionista sia il settore dei servizi che dobbiamo fornire al mondo delle imprese.

È necessario che si apra una stagione di chiarezza che serve per dare a tutti il giusto ruolo e questo per essere, competitivi, efficienti, e lavorare nella logica di sistema con obiettivi finalizzati.

Il settore del commercio e servizi così come oggi organizzato è tributario dei maggiori costi nell'ordine di circa 18 miliardi di euro sul totale di 40 miliardi. Questo valore dei 40 miliardi che avevamo elaborato (tra mille contestazioni) in modo analitico, con una ripartizione dei maggiori costi anche per Regione, quest'anno è stato valorizzato nel Piano della Portualità e della Logistica in 50 miliardi di euro.

È una quantità di risorse che oggi sprechiamo per "mantenere" un assetto del settore che sul piano operativo, normativo, è fermo da decenni. Abbiamo provato più volte a modificare l'assetto istituzionale, quello delle rappresentanze, ecc. con azioni che erano mirate e che richiedevano un monitoraggio continuo dei risultati.

Nel 2005 con il gruppo di esperti di eccellenza nel Piano della Logistica avevamo individuato azioni molto chiare e definite su quattro temi:

- Infrastrutture;
- Intermodalità;
- Sicurezza;
- Regole e mercato.

Nel 2012 con un gruppo di esperti parimenti eccellente le quattro linee di intervento sono state riordinate in 10 linee strategiche e 50 azioni prioritarie.

Nel Piano della Portualità e della Logistica vengono mantenute 10 linee di intervento e 60 azioni. Come si può notare quello che manca non è la diagnosi rispetto alle criticità, ma la volontà di trovare una terapia semplice, efficace, immediata! ●



*Si cerca un ago
nel pagliaio
con gli occhi bendati*

Rocco Giordano
roccior@libero.it



NUOVE POLITICHE PER SUPERARE LA CRISI DELL'EUROZONA

Il contesto macro economico e finanziario per le infrastrutture ferroviarie

di CARLO DE VITO

Abbiamo stralciato dalla relazione introduttiva di Carlo De Vito all'incontro tenuto a Milano il 24 luglio scorso sul tema "Green mobility for the european network of the metropolitan cities"; la parte centrale del Suo intervento a seguire l'articolo di Pasquale Persico preparato per l'incontro, dove per la prima volta sottolinea come la politica economica va integrata con quella dei territori.

A causa della crisi economica e finanziaria, gli investimenti nell'UE hanno registrato un calo pari al 15% circa rispetto al picco del 2007. Il livello attuale è nettamente inferiore a quello ricavabile dalle tendenze storiche e le proiezioni indicano che, in mancanza di interventi, nei prossimi anni il rilancio sarà solo parziale. Quest'evoluzione incide negativamente sulla ripresa economica, sulla creazione di posti di lavoro, sulla crescita a lungo termine e sulla competitività. La carenza d'investimenti mette a repentaglio il conseguimento degli obiettivi fissati nella strategia Europa 2020. Negli orientamenti politici cui s'ispira l'operato della Commissione nel periodo 2014-2019 il presidente della Commissione europea ha quindi ravvisato in questa carenza una delle sfide politiche di fondo; alla stessa constatazione sono giunti il Consiglio europeo del 18 dicembre 2014 (EUCO 237/14) e i leader del G20 riuniti nel vertice del 15-16 novembre 2014.

Il margine di manovra è limitato dall'incertezza generale circa la situazione economica, dagli elevati livelli di debito pubblico e privato in certe aree dell'economia dell'UE e dalla loro incidenza sul rischio di credito. Tuttavia, i livelli del risparmio sono elevati e sono disponibili volumi elevati di liquidità finanziaria. A questo si aggiunge il fatto che, come confermano i dati raccolti di recente da Commissione europea, Banca europea per gli investimenti e Stati membri dell'UE, un numero cospicuo di progetti d'investimento economicamente sostenibili non riesce a ottenere finanziamenti.

Nella comunicazione "Un piano di investimenti per l'Europa" pubblicata il 26 novembre 2014 la Commissione ha pertanto proposto un'iniziativa a livello di UE per affrontare il problema. Il piano è incentrato su tre filoni sinergici: in primo luogo, la mobilitazione di almeno 315 miliardi di euro di investimenti aggiuntivi nei prossimi tre anni, in modo da massimizzare l'impatto delle risorse pubbliche e da sbloccare gli investimenti privati; in secondo luogo, iniziative mirate per garantire che questi investimenti aggiuntivi soddisfino i bisogni dell'economia reale; in terzo luogo, misure volte a rafforzare la prevedibilità normativa e a rimuovere gli ostacoli agli investimenti, per rendere l'Europa più attraente e moltiplicare, di conseguenza, gli effetti del piano.

Il Presidente Juncker ha presentato il piano di investimenti al Parlamento europeo il 26 novembre 2014 e il Consiglio europeo lo ha avallato il 18 dicembre 2014, invitando i legislatori dell'Unione a trovare un accordo sul necessario testo giuridico entro giugno, di modo che si possano attivare i nuovi investimenti fin dalla metà del 2015 [cfr. Proposta di Regolamento al FEIS 2015].

L'11 dicembre 2013 il Consiglio e il Parlamento Europeo hanno approvato i Regolamenti nn. 1315 e 1316¹ con i quali si definisce il nuovo orientamento per rendere efficace e vincolante l'utilizzo dei fondi che la UE eroga ai progetti di interesse comune a valere sulle risorse della Connecting Europe Facility (CEF), del FESR, del Fondo di Coesione e dei prestiti della Banca europea per gli investimenti, (FEI).

I Regolamenti fissano, al 2030 il termine per completare la rete centrale (*Core*) e al 2050 quello per la rete *Comprehensive*; le caratteristiche tecniche e tecnologiche cui devono conformarsi le ferrovie e le autostrade; le misure per rimuovere i colli di bottiglia nei nodi urbani e quelle per la realizzazione dei collegamenti di porti e aeroporti alla rete TEN-T.



Un accordo è necessario per il nuovo testo giuridico finalizzato agli investimenti

¹ In base ai citati Regolamenti, le risorse della CEF vanno prioritariamente allocate a favore di interventi che:

- favoriscono l'intermodalità, come i progetti afferenti alle linee ferroviarie, alle vie di navigazione interna e ai porti;
- riducono le esternalità negative (rumore, inquinamento, zolfo, ecc.);
- integrano i numerosi nodi della rete Core (8 aeroporti, 14 porti marittimi, 5 porti interni, 15 centri intermodali e i "nodi" urbani) con i 4 Corridoi multimodali TEN-T della rete centrale che attraversano l'Italia (Mediterraneo, Baltico-Adriatico, Scandinavia-mediterraneo e Reno-Alpi)
- rafforzano il livello di infrastrutturazione logistica, ancora insufficiente a garantire un'incidenza del costo di trasporto delle merci in linea con quello dei principali competitors europei.





Un ruolo essenziale
delle infrastrutture
è sostenere le piccole
e medie imprese

I tracciati che interessano l'Italia sono:

- **corridoio Baltico-Adriatico;**
- **corridoio Reno-Alpi;**
- **corridoio Scandinavia-Mediterraneo.**

Al fine di facilitarne la realizzazione e per sostenerne la tempestiva attuazione, nonché la definizione di misure ed azioni da intraprendere per facilitare l'accesso alle forme di finanziamento disponibili, la Commissione ha designato un coordinatore europeo per ciascun corridoio, assistito nell'espletamento dei suoi compiti da un forum consultivo denominato "Forum di corridoio", da lui stesso istituito e presieduto e sulla cui composizione convengono gli Stati membri coinvolti.

Per il periodo 2014-2020 l'Unione Europea, con il forte sostegno della Commissione, ha stanziato circa **26,3 miliardi di euro** per la copertura degli investimenti delle *TEN-T (core network)*. Poiché il resto del costo, oltre **250 miliardi di euro**, è in buona parte a carico dei bilanci degli Stati membri, [che sono tuttavia in difficoltà non solo per la mancanza di sufficienti risorse ma anche per l'impossibilità di utilizzare quelle faticosamente stanziate a causa dei vincoli del Patto di stabilità e crescita], nasce il problema di come finanziarlo. Già in seno al Consiglio informale dei Ministri dei Trasporti europei svoltosi a Milano il 16 e 17 settembre 2014, [è stata posta l'esigenza] di: consentire una maggiore flessibilità nell'utilizzo dei contributi pubblici di fonte nazionale e comunitaria per finanziare i progetti di rilevanza europea anche superando le criticità di avviamento degli strumenti di finanziamento innovativi (come il *Marguerite Fund*, la *Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects* e i *Project bond*).

Il 18.12.2014 il Consiglio Europeo ha chiesto l'istituzione del **FEIS** al fine di mobilitare 315 miliardi di euro in nuovi investimenti tra il 2015 e il 2017, invitando il Gruppo BEI ad avviare le attività con fondi propri a partire da gennaio 2015: il FEIS integrerà e andrà ad aggiungersi ai programmi dell'UE in corso e alle tradizionali attività della BEI.

Ma è il 13 gennaio 2015 che il problema viene preso di petto quando la Commissione europea ha presentato una proposta di Regolamento – attualmente in discussione presso le istituzioni europee e di cui si prevede l'entrata in vigore a luglio 2015 – in cui si ipotizza che l'Unione Europea e la BEI concedano al FEIS rispettivamente una garanzia pari a 16 e 5 miliardi di euro, consentendo così al Fondo di generare ulteriori investimenti per almeno 315 miliardi di euro in un triennio. Per finanziare parzialmente il Fondo, si è ridotto di 2,7 miliardi di euro la dotazione del Programma quadro di ricerca e innovazione 2014-2020 - Horizon 2020 e di 3,3 miliardi di euro quella della CEF.

La proposta definisce le dotazioni di bilancio per i primi due filoni [richiamati nella comunicazione "un Piano di Investimenti per l'Europa" già citato] dell'ambito dell'ordinamento giuridico dell'UE. Una volta adottato, il regolamento sarà attuato congiuntamente dalla Commissione e dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) in un partenariato strategico, con il chiaro obiettivo di coinvolgere le parti interessate a tutti i livelli. Per il primo filone del piano di investimenti, relativo al contesto normativo e all'abbattimento degli ostacoli agli investimenti, la Commissione ha esposto una prima serie di interventi nel programma di lavoro adottato il 16 dicembre 2014 (COM(2014) 910). Su queste materie la Commissione lavorerà altresì insieme alle altre istituzioni dell'UE e agli Stati membri nell'ambito del semestre europeo.

In considerazione del ruolo essenziale che svolgono per l'economia dell'UE, specie in termini di creazione di occupazione, le piccole e medie imprese (PMI) costituiranno uno dei beneficiari fondamentali del sostegno previsto dalla presente proposta.

Anche in questo settore, l'impianto e le caratteristiche dei meccanismi previsti si basano sull'esperienza maturata grazie agli strumenti finanziari innovativi impiegati congiuntamente da UE e gruppo della BEI.

La proposta stabilisce il quadro giuridico necessario all'attuazione dei primi due filoni del "piano di investimenti per l'Europa".

In base ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità sanciti dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea, poiché gli obiettivi dell'intervento proposto non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, possono essere conseguiti meglio dall'UE. A causa del diverso margine di azione che il bilancio lascia ai vari Stati membri, l'intervento a livello dell'Unione è in grado di conseguire meglio gli obiettivi ricercati a motivo della sua portata ed effetti. Nello specifico, realizzerà economie di scala nell'impiego di strumenti finanziari innovativi, catalizzando l'investimento privato in tutta l'UE e sfruttando al meglio, a tal fine, le istituzioni europee e le relative competenze e conoscenze. Si otterranno così un effetto moltiplicatore e un impatto concreto molto più consistenti di quanto otterrebbe un'offensiva sugli investimenti sferrata da un unico Stato membro o da un gruppo di Stati membri. Grazie al mercato unico dell'Unione e al fatto che i progetti non saranno specificamente assegnati a singoli paesi o settori, si eserciterà un maggior potere di attrazione sugli



investitori, i quali saranno nel contempo esposti a un rischio aggregato più contenuto. La proposta si limita a quanto è necessario per conseguire gli obiettivi ricercati.

L'articolo 1 della proposta autorizza la Commissione a concludere con la BEI un accordo sull'istituzione del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS) che, mettendo capacità di rischio a disposizione della BEI, intende sostenere gli investimenti nell'Unione e offrire un maggiore accesso ai finanziamenti alle imprese che contano un massimo di 3000 dipendenti, prestando particolare attenzione alle piccole e medie imprese. L'articolo 2 della proposta prevede che la garanzia dell'UE sia prestata, mediante il FEIS, a specifiche operazioni di finanziamento e di investimento della BEI.

L'impiego della garanzia prestata dall'UE al FEIS è disciplinato in base all'assetto di governance stabilito nell'accordo stesso. In particolare, il FEIS sarà dotato di un comitato direttivo (articolo 3) che ne deciderà l'indirizzo strategico, l'allocatione strategica delle attività e le politiche e procedure operative, tra cui la politica d'investimento per i progetti sostenuti dal FEIS e il profilo di rischio del FEIS. Un comitato per gli investimenti, composto di professionisti indipendenti, sarà incaricato dell'esame delle potenziali operazioni e dell'approvazione del sostegno alle operazioni, quale che sia l'ubicazione geografica del progetto.

Oltre alle disposizioni specifiche che disciplinano l'istituzione, le attività e la governance del Fondo, l'accordo sul FEIS istituisce anche il Polo europeo di consulenza sugli investimenti (EIAH) (articolo 2, paragrafo 2). Muovendo dagli attuali servizi di consulenza della BEI e della Commissione, l'EIAH offrirà consulenza per l'individuazione, la preparazione e lo sviluppo di progetti di investimento e fungerà da polo unico di consulenza tecnica sul finanziamento di progetti nell'Unione, anche per le questioni giuridiche. Questa funzione di supporto riguarda l'uso dell'assistenza tecnica per la strutturazione dei progetti, l'uso di strumenti finanziari innovativi e il ricorso a partenariati pubblico-privato.

Ed ora esaminiamo i contenuti. L'Allegato Infrastrutture di quest'anno contiene la valutazione ex ante dei fabbisogni di infrastrutture e servizi in relazione ai quali il Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) ha individuato, (nell'ambito dell'elenco delle infrastrutture del PIS contenuto nell'XI Allegato al DEF 2014), un gruppo di **25 opere prioritarie** per un costo totale di **70,9 miliardi di euro** e coperture finanziarie pari a **48 miliardi di euro** (67,7%), selezionate sulla base di una serie di valutazioni, di coerenza in termini di integrazione con le reti europee e territoriali, sullo stato di avanzamento e sulla possibilità di prevalente finanziamento con capitale privato. **Per ciascuna delle 25 opere selezionate vengono indicati il costo, le coperture finanziarie pubbliche** [evidenziando il fabbisogno previsto nel prossimo triennio], **le risorse da finanziare con capitale privato, lo stato di avanzamento e il cronoprogramma di attuazione** [figurano anche opere di cui solo alcune tratte sono già in esercizio] **la rilevanza programmatica, il livello di sinergia strategica tra il PIS e i più importanti atti di programmazione comunitaria e nazionale, nel rispetto sia della condizionalità ex ante per accedere ai Fondi Strutturali e di Investimento Europei, sia della delibera CIPE n. 26/2014.**

Riguardo alla distribuzione dei costi in relazione alla collocazione settoriale delle opere va segnalato che l'elevato costo complessivo delle opere stradali è giustificato dal peso ormai insignificante delle stesse negli strumenti di programmazione comunitaria [CEF e Fondi Strutturali e di Investimento Europei] e dal crescente ricorso al finanziamento privato nel settore viario anche attraverso l'accesso alle risorse del Fondo europeo per gli investimenti strategici.

Così come il significativo peso dei costi delle **metropolitane**, è da attribuire al deficit accumulato nel trasporto pubblico locale su ferro nei principali centri urbani del Paese. In merito alla distribuzione geografica delle opere prioritarie, esse riguardano nel "Nord Ovest" i collegamenti ferroviari TEN-T [Torino-Lione, Terzo Valico dei Giovi e Brescia-Verona], quelli autostradali [Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Milano], le metropolitane di Torino e Milano [cfr. figura 2]; nel Nord Est i collegamenti ferroviari TEN-T [Brennero e Verona-Padova], quelli autostradali [A4, Pedemontana Veneta], il MO.S.E.; nel Centro, i collegamenti stradali [Quadrilatero Grosseto-Siena] e la linea C della metropolitana di Roma; nel Sud e nelle Isole, dove è localizzata la percentuale di costo più elevata tra le quattro circoscrizioni, i collegamenti ferroviari Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo, la SS 106 Ionica, la Salerno-Reggio Calabria, l'Agrigento-Caltanissetta, la Olbia-Sassari nonché le linee metropolitane di Napoli.

Per quanto riguarda lo stato di maturità fisica delle opere prioritarie, circa il 65% del costo totale è relativo a opere in realizzazione, mentre la restante parte è in progettazione.

Il fabbisogno di risorse pubbliche per il prossimo triennio, relativo ai grandi investimenti ferroviari [Brennero e Terzo Valico] e alle metropolitane di Roma, Napoli e Catania, è pari a 3.483 milioni di euro. La scelta di sostenere l'avanzamento di tutte le opere prioritarie già in parte finanziate, destinando le nuove risorse a poche opere in corso che non avrebbero potuto altrimenti procedere con gli affidamenti o i lavori in assenza di fondi aggiuntivi, si è



*Brennero e Terzo Valico
restano opere
prioritarie*





*Opere portuali
e logistiche,
collegamenti
con gli aeroporti,
reti core e città*

giustificata con la necessità di consentire il perseguimento dell'obiettivo strategico dell'intermodalità.

In merito ai criteri di valutazione, va segnalato il dato che circa l'85% del costo totale delle opere prioritarie è riferito a opere caratterizzate da una rilevanza strategica "rafforzata", in quanto incluse nei principali strumenti di programmazione comunitaria e nazionale già approvati o in fase di definizione avanzata: *Connecting Europe Facility* (CEF); Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS); Programma Operativo Reti e Mobilità 2007-2013; Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020; Contratto di Programma RFI 2012-2016 – parte investimenti; Contratto di Programma ANAS e Piani quinquennali; Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS); Sblocca Italia.

Rispetto al previsto aggiornamento e al confronto con le Regioni per l'aggiornamento delle opere da inserire nel FEIS, proviamo a capire a che punto sia la selezione.

Per le altre opere del PIS contenute nell'XI Allegato del DEF 2014, si provvederà ad una selezione, a valle di un approfondito confronto con le Regioni, e ad inserirle nel previsto aggiornamento del DEF a settembre 2014, con le **opere portuali e logistiche** nonché con le opere **prioritarie per i collegamenti degli aeroporti principali con le reti core e con le città**, e con quelle dei **settori idrico** e dell'**edilizia scolastica**.

Allo scopo di accelerare la realizzazione dei progetti inerenti alla **logistica portuale** in parallelo all'elaborazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, ai sensi del comma 2 del citato art. 29 le Autorità portuali hanno trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri **382 progetti**, di cui circa 150 suscettibili di inserimento nel citato Piano e circa 30 pronti per il finanziamento. La Presidenza e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrebbero procedere alla definitiva valutazione del predetto parco progetti in termini di coerenza con la programmazione comunitaria (reti TEN-T) e nazionale (Programmi triennali delle opere pubbliche delle Autorità portuali, Piani regolatori portuali, Programmi di intervento ambientale, di bonifica e di riconversione industriale nei porti ecc.) e con un insieme di parametri e indicatori programmatici, fisici, infrastrutturali e finanziari aggiornati sulla base delle statistiche generali sui traffici portuali e la gestione delle merci.

In merito alla *governance*, alla semplificazione della rete delle Autorità portuali e alla valorizzazione gestionale degli organismi di governo dei porti e così come alla semplificazione procedurale e amministrativa e di controllo, su quale sia lo stato dell'arte, sarebbe utile un ragguaglio.

Questo vale anche per le opere **prioritarie relative ai collegamenti degli aeroporti principali con le reti core e con le città**, richiamate in 3 progettazioni, sempre in capo ad RFI, per il collegamento ferroviario degli aeroporti di Venezia, Roma Fiumicino e Milano Malpensa, quest'ultima correlata a 1 proposta di collegamento a Nord dell'aeroporto di Milano Malpensa (SEA e FERROVIENORD), incluse nell'elenco di 83 proposte presentate dall'Italia al bando CEF.

Per l'edilizia scolastica e infrastrutturazione ambientale, il Fondo Sviluppo e coesione, nel quadro delle scelte strategiche confermate dalle più recenti decisioni del Governo esplicitate in specifici piani redatti o in corso di definizione, assicurerà il suo sostegno agli interventi infrastrutturali in tema di sicurezza ed edilizia scolastica e a quelli di infrastrutturazione per la messa in sicurezza ed il recupero del territorio e la gestione del rischio connesso alle condizioni di dissesto idrogeologico.

In particolare per l'**edilizia scolastica**, l'intervento opererà attraverso:

- la definizione di nuovi standard di fruibilità e di efficienza e la costruzione di nuove strutture adeguate a tali standard, per tutti i gradi del sistema formativo (strutture per l'infanzia, scuole per l'istruzione primaria e secondaria, edilizia universitaria e residenze per gli studenti fuori sede), con conseguente riduzione del ricorso a strutture in locazione non conformi;
- la ristrutturazione e l'efficientamento energetico, considerati gli elevati e diffusi fabbisogni in termini infrastrutturali e la pianificazione/programmazione per l'edilizia scolastica in corso, delle strutture esistenti. Nel settore **dell'infrastrutturazione ambientale**, l'impiego del Fondo sviluppo e coesione sarà, fra l'altro, finalizzato alla messa in sicurezza del territorio, sulla base di una pianificazione che si sta consolidando, tenendo in opportuna considerazione la gravità del rischio idrogeologico.

A settembre 2014 la Commissione Europea ha pubblicato i primi bandi TEN-T per un valore di circa **12 miliardi di euro** di finanziamenti a valere sulle risorse della *Connecting Europe Facility*. L'Italia ha inviato alla Commissione UE a Bruxelles 83 proposte progettuali (entro il termine previsto del 3 marzo 2015, previamente istruite dal MIT) per un importo di **7.009 milioni di euro** investimenti ammissibili, da realizzare entro il 2020 in base al cronoprogramma trasmesso per ogni intervento, con una richiesta di contributo comunitario pari a **2.500 milioni di euro** corrispondenti al 21% delle risorse del bando disponibili.

Nel pieno rispetto dei principi comunitari dell'intermodalità e dell'interoperabilità, oltre



l'85% del contributo complessivo richiesto, pari a **2.174,4 milioni di euro**, riguarda 35 progetti del settore ferroviario.

Il **Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020** a fronte di 1.843 milioni di euro coperti al 75% dal FESR, dovrebbe finanziare opere che ricadono nell'ambito dell'obiettivo Finanziario 7 in termini di priorità di investimento dei fondi comunitari 2014-2020. Nell'Allegato si fa riferimento al Piano degli interventi realistici e maturi richiesto dalle condizioni ex ante avente per oggetto gli interventi nelle regioni in ritardo di sviluppo.

A quanto ammontano le risorse del FESR?

Per quanto riguarda il **Fondo Sviluppo e Coesione [2014-2020]**, invece, non si conosce la dimensione della provvista, soltanto che esso:

dovrà sostenere: il completamento delle grandi direttrici di traffico ferroviario già selezionate nella precedente programmazione; il miglioramento dell'offerta dei relativi servizi di trasporto ferroviari; il miglioramento della mobilità stradale nazionale anche in termini di sicurezza, e di potenziamento dei collegati servizi di trasporto pubblico locale; lo sviluppo di una rete specializzata, e differenziata nei ruoli, di porti e aeroporti, tenuto conto del collegamento con Reti centrale (core) e globale (comprehensive); la realizzazione, con riferimento particolare al Mezzogiorno, di poli logistici e centri intermodali; l'adozione di strumenti per la gestione intelligente dei sistemi infrastrutturali, nelle componenti di reti, mezzi e sistemi gestionali di traffici e di flussi;

e che dovrà assicurare il suo sostegno agli interventi infrastrutturali in tema di sicurezza ed edilizia scolastica e quelli di infrastrutturazione per la messa in sicurezza ed il recupero del territorio e la gestione del rischio connesso alle condizioni di dissesto idrogeologico.

A quanto ammontano le risorse del FSC?

Infine per i **Contratti di Programma ANAS** si può dire questo: il prossimo Contratto di Programma - Parte investimenti - tra MIT e ANAS è stato integrato da un **piano quinquennale degli investimenti**, da realizzarsi nell'arco temporale 2015-2019, con una spesa complessiva prevista pari a circa 20 miliardi di euro, di cui 17,5 per nuovi interventi e 2,5 per manutenzione straordinaria. (Si tratta di opere programmate in parte per sostenere il completamento della rete TEN-T, in parte concordate con le Regioni). Il nuovo Programma quinquennale degli investimenti 2015-2019 prevede una spesa complessiva di circa 20 miliardi di euro, di cui 17,5 per nuovi interventi e 2,5 per manutenzione straordinaria. Si tratta di alcune opere di completamento della rete TEN-T, in parte concordate sulla base di intese con le Regioni.

Per il prossimo anno sono previsti investimenti per complessivi 4.400 milioni di euro, compresa la manutenzione straordinaria.

Accanto agli interventi annualmente programmati è stato attivato un programma straordinario di manutenzione concernente principalmente le principali opere d'arte insistenti sulla rete in esercizio. Il Decreto Legge n. 69/2013 c.d. "del fare" convertito in Legge n. 98/2013, la legge di stabilità 2014 [Legge 27 Dicembre 2013 n. 147] e il Decreto Legge n. 133/2014 c.d. «Sblocca Italia» convertito in Legge n. 164/2014 dell'11 novembre 2014 hanno destinato al Programma Ponti, viadotti e gallerie circa 950 milioni di euro, di cui attualmente disponibili circa 850 milioni [Cfr tabella 16].

Al mese di marzo 2015, sono stati attivati 409 interventi, diffusi su tutto il territorio nazionale. Ulteriori opere, fino ad un totale complessivo di circa 600 interventi, sono via via finanziate con i ribassi d'asta conseguiti negli appalti aggiudicati. In particolare:

- D.L. 69/2013: risultano aggiudicati 99 interventi [307,83 M€], dei quali ne sono stati consegnati 98 [300,35 M€] e ultimati 66 per un importo di 83,95 M€. Sono stati inoltre appaltati n. 34 ulteriori interventi, a valere sui ribassi d'asta, per un importo di 43,30 M€;
- L. 147/2013: sono stati pubblicati i bandi per 247,16 M€, aggiudicati 140 interventi [178,96 M€], consegnati 56 [73,15 M€] e ultimati 4 [5,61 M€]. Sono in corso le procedure di appalto anche per gli ulteriori interventi finanziati a valere sui ribassi d'asta di quelli già aggiudicati;
- D.L. 133/2014: sono stati pubblicati 64 bandi per 184,44 M€, pari al 61% del finanziamento assentito.

Dal punto di vista della ripartizione territoriale, il complesso degli investimenti di nuove opere e manutenzione straordinaria già finanziati attraverso lo schema di Contratto di Programma 2015 e il Programma Ponti, viadotti e gallerie - da realizzare da parte di ANAS, riguarda per il 28,62 per cento il Nord, per il 29,37 per cento il Centro e per il 42,01 per cento il Sud.

Ulteriori interventi di viabilità nazionale potranno essere finanziati con le risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione [FSC] 2014/2020.

In proposito la Legge n. 190/14 [Legge di stabilità 2015] prevede che entro il 30 aprile 2015 il CIPE, con propria delibera, dispone una ripartizione della dotazione finanziaria del FSC iscritta in bilancio tra le diverse aree tematiche nazionali [precedentemente individuate entro il 31 marzo 2015].



Previsti investimenti per la gestione intelligente dei sistemi infrastrutturali





Il nuovo contratto di programma MIT-RFI basta per completare la rete?

Entro la medesima data, con DPCM, su proposta dell'Autorità politica per la coesione, è istituita una Cabina di regia composta da rappresentanti delle amministrazioni interessate e delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, incaricata di definire specifici piani operativi per ciascuna area tematica nazionale, con l'indicazione dei risultati attesi e delle azioni e dei singoli interventi necessari al loro conseguimento, con relativa stima finanziaria, dei soggetti attuatori a livello nazionale e regionale e dei tempi di attuazione.

Da ultimo si evidenzia che ulteriori risorse per interventi nel Mezzogiorno sono già destinate all'ANAS dal Piano di Azione e Coesione.

Il valore delle opere in corso del nuovo Contratto di Programma MIT e RFI 2012-2016 – sommando i nuovi stanziamenti agli stanziamenti oggetto del precedente Contratto 2007-2011 – si attesta a circa 98.736 milioni di euro (compresi progetti ultimati) rispetto ai 93.944 milioni di euro (compresi progetti ultimati) dell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011 il costo previsto delle opere è di 232.713 milioni di euro per un **fabbisogno restante di 133.977 milioni di euro**.

Da questo primo e veloce esame degli strumenti finanziari e di programmazione, già si evince che la UE [Parlamento e Commissione] in materia di trasporti e mobilità abbiano prodotto in quest'ultimo periodo nuove norme e regolamenti per fare fronte alla crisi profonda dell'Euro-zona, nel senso di individuare opportunità e condizioni di investimento per le imprese nel settore dei servizi, entro il più grande processo di trasformazione territoriale.

Il Contratto di programma investimenti di RFI relativo alle reti TEN-T core e comprehensive riguarda:

- il mantenimento e miglioramento dei livelli di sicurezza previsti dagli obblighi e dalle prescrizioni normative concernenti il trasporto ferroviario;
- il potenziamento del sistema AV / AC e dei valichi alpini;
- interventi mirati al superamento delle criticità presenti soprattutto nelle grandi aree urbane;
- lo sviluppo prestazionale dei corridoi merci;
- la velocizzazione dei principali asset passeggeri.

Il Contratto di Programma RFI 2012-2016 – parte investimenti è stato sottoscritto l'8 agosto 2014 tra il MIT e RFI, e successivamente integrato in data 5 e 9 dicembre 2014 con due accordi sottoscritti dalle parti relativamente alle stime dei costi previsti per la nuova linea Torino-Lione [quota Italia] e per la tratta AV/AC Verona-Padova.

Il valore delle opere in corso del nuovo Contratto di Programma 2012-2016 – sommando i nuovi stanziamenti agli stanziamenti oggetto del precedente Contratto 2007-2011 – si attesta a circa 98.736 milioni di euro [compresi progetti ultimati] rispetto ai 93.944 milioni di euro [compresi progetti ultimati] dell'aggiornamento 2010/2011 del Contratto di Programma 2007-2011.

Per quanto concerne il potenziamento delle tratte del corridoio scandinavo mediterraneo nel Mezzogiorno, inoltre, il riferimento di programmazione operativa e accompagnamento alla realizzazione è rappresentato dai già citati tre Contratti Istituzionali di Sviluppo [Napoli-Bari-Lecce-Taranto, Salerno-Reggio Calabria, Messina-Catania-Palermo].

Con riferimento allo sviluppo del network passeggeri a medio-lungo raggio, le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari sono un mix di investimenti:

- “leggeri” a rapido ritorno [tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia];
- “pesanti” per lo sviluppo della rete. ●

Carlo De Vito

c.devito@fssistemiurbani.it

Carlo De Vito è Ingegnere civile indirizzo trasporti. Dal 2009 è Amministratore Delegato di FS Sistemi Urbani, società che ha il compito di valorizzare il patrimonio del Gruppo non più funzionale all'esercizio ferroviario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e di svolgere servizi integrati urbani in una prospettiva di business, razionalizzazione, miglioramento funzionale e servizio alla collettività. Ricopre inoltre dal 2008 la carica di Presidente del Gruppo Interdisciplinare di studi “Quali Velocità, Quale Città” (gruppo formato oltre che da FSi anche da Enti e Associazioni nazionali quali, ANCE, ANCI, Ordini professionale e Università), nato per studiare le trasformazioni territoriali con l'arrivo della linea ferroviaria ad Alta Velocità.



LE INFRASTRUTTURE PER I SISTEMI TERRITORIALI DIFFUSI

Una politica economica per i trasporti integrata dai territori

di PASQUALE PERSICO

PREMESSA

Lo scenario che è stato presentato allarga la visione sui temi della mobilità in termini di efficacia ed efficienza delle politiche sulle infrastrutture di trasporto in campo e consente di elaborare nuove proposte strategiche in grado di ricucire il ritardo accumulato in termini di integrazione con le politiche regionali, le uniche in grado di rammentare i tessuti socio economici connessi al tema dei vantaggi competitivi localizzati dei sistemi territoriali diffusi in termini di attività economiche.

Oltre al tema della revisione dei saperi per interpretare le dinamiche associabili al tema della mobilità occorre un vero e proprio salto in termini di ecologia della mente per cogliere le nuove connessioni tra politiche dei trasporti ed una più allargata politica per le città ed i tessuti territoriali connessi.

L'enfasi sul tema dello sviluppo, oramai orientato dalle cosiddette città globali e la convergenza delle teorie territoriali verso l'idea che le aree urbanizzate sono quelle che indirizzeranno e cattureranno le risorse economiche e attrarranno definitivamente la maggior parte dei flussi di popolazione residente e di popolazione presente, finiscono per condizionare la possibile diversa visione sul tema del ruolo della mobilità. Trasporto e logistica non possono più essere separate in termini di visione dalle politiche del Benessere di Popolazione e queste non riguardano più solo i temi della salute, dell'istruzione e della pensione.

Vi è una nuova interconnessione tra stanzialità e mobilità che richiede una visione ecologica integrata tra territori urbanizzati e territori a densità abitativa in declino che però presentano nodi di senso non più trascurabili (tema del Clima, della Biodiversità, e del rischio in generale). Le criticità sottolineate dal contributo di R.G. connessi ai processi di internazionalizzazione ed alla riorganizzazione della catena del valore connessa del produrre e distribuire merci spingono a riscrivere la geografia dei luoghi rivedendo il paradigma Geography and trade in termini di importanza dei beni immateriali chiave che determinano i comportamenti delle persone per connetterli al tema del ruolo delle ICT che da tempo sviluppano nuovi saperi legati all'accumulazione di Capitale tecnologico e capitale cognitivo strategico, oltre che a quello finanziario.

Il tema dei flussi di traffico di persone e merci ha cambiato scala e scopo e le economie di diversità giocano un ruolo decisivo nell'orientare le decisioni.

Le tradizionali teorie del World Class Management sono saltate, specie se legate ai classici dell'economia orientati da modelli di ottimizzazione in termini di economie di scala, la finanza in questo senso ha precorso i tempi in termini di approccio caotico all'espansione. La parola città deve assumere significati multi scalari cioè cogliere la revisione dei confini tradizionali come occasione di inseguire il tema della complessità con nuovi strumenti concettuali, i temi della pianificazione territoriali hanno bisogno di una approccio non lineare, non euclideo in termini di rappresentazione per evitare di inseguire approcci adattivi in termini di politiche possibili.

Una politica per la città e l'altra città presuppone una visione in cui l'economia dei trasporti diventi un economia politica a visione allargata ai temi dell'ecologia integrata fino a farne parte con una nuova cultura del limite che però garantisca una continuità evidente in termini di sostenibilità profonda, rimettendo bene in capo il tema della crescita delle popolazioni e degli insediamenti di queste, che chiameremo città ed altra città unificando il linguaggio rispetto al grande tema del come, quando e dove produrre bene e servizi adatti a parlare di nuovo umanesimo esperienziale, senza rinunciare alla crescita economica e sociale.

LA CORREZIONE POSSIBILE DELLE LINEE STRATEGICHE DEL MIT IN TERMINI DI POLITICA ECONOMICA DELLA CITTÀ (SIA ESSA URBANIZZATA O NON URBANIZZATA, ALTRA CITTÀ)

Non Basterà adeguare la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari, bisognerà cogliere le criticità emerse in termini di cambiamento dei paradigmi di sviluppo a livello globale.

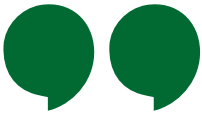
Le strozzature di rete riguardano una nuova visione dello sviluppo in termini di ecologia integrata cioè connessa al potenziale dei servizi ecologici del territorio riferibile all'area vasta o unità di paesaggio a resilienza elevata.



La politica economica delle città nelle linee strategiche del MIT

¹ Relazione presentata al Convegno QVQC e MIT EXPO 2015 Milano 13-14 luglio 2015.





*Dare al Mezzogiorno
un ruolo strategico
e non inseguire
i flussi est-ovest*

In questa direzione nuovi strumenti di finanza di area vasta devono essere elaborati in modo da consentire alle amministrazioni pubbliche una nuova stagione di programmazione orientata dalla finanza di progetto che però vede diversamente le economie di scala, di scopo e di varietà ad essa connesse.

La riforma del titolo quinto diventa decisiva per parlare di finanza territoriale integrata dove le autonomie locali possono giocare un ruolo di miglioramento dell'efficacia delle politiche di mobilità in termini di connessioni con le altre politiche di Welfare di Popolazione, sia essa residente o di flusso.

Le cosiddette lacune individuate dall'analisi SWOT in questa visione cambiano gerarchia e dimensione. Il tema del trasporto di merci su ferro potrebbe essere visto come nuova priorità rispetto anche al tema del trasporto marittimo ed intermodale, dando al tema del Mezzogiorno un ruolo strategico rispetto alla tendenza europea di privilegiare gli assi est-ovest inseguendo i flussi in crescita di popolazione e merci.

La qualità della mobilità e dell'accessibilità ha un grande influenza sullo stato di salute di una popolazione ed allora una politica per la sanità non è disgiunta da una politica di mobilità di merci e persone e le economie di diversità prevalgono nella visione integrata accanto a quelle di scala e riduzione dei costi settoriali, un'analisi per costi incrociati getta nuove luci sul concetto di efficacia e rivede i concetti di spending review.

Noi parliamo pertanto del ponte necessario in termini di finanza privata da coinvolgere nei processi di valorizzazione del territorio cioè del ruolo proattivo che una più decisa azione di mobilità integrata porta con sé. (vedi anche documento Junker).

Ecco allora che il potenziamento della mobilità ferroviaria diventa la priorità delle priorità, ed il decongestionamento dell'urbano non è visto come tema di abbassamento della densità abitativa ma prende corpo finalmente l'idea che la densità è un valore ed i flussi servono allo sviluppo più che la visione orientata dagli standards urbani legati alla residenzialità, deve nascere una nuova urbanistica delle città e la mobilità come la salute deve diventare un segno di civiltà e di inclusione.

La multi modalit  diventa un fatto culturale importante oltre che una tecnica di integrazione, e la logistica integrata non   pi  una disciplina dell'economia dei trasporti. Il miglioramento della rete stradale e l'ottimizzazione del traffico aereo ridiventano anche un problema di civilt  sui temi del rischio e della sicurezza con evidenti risparmi di costo in termini assicurativi e di riabilitazione.

Gli strumenti attuativi e finanziari nella nuova visione di Finanza di citt  o di area vasta Nella risalita della produttivit  dei territori e dell'Europa come aggregato di attivit , il costo della mobilit  delle merci e delle persone incide fortemente ed oggi questo costo oltre che a dipendere dalle componenti endogene del settore   in forte concorrenza con settori che in maniera propria o impropria assorbono le risorse territoriali dedicate (fiscalit , sanit , politica sociale, formazione). La politica fiscale dell'Europa subisce oggi il condizionamento del "Leviatano finanziario" e le recenti lezioni USA e la politica del nuovo primo ministro cinese, pur stabilizzando il quadro delle relazioni internazionali non lasciano grande spazio all'ipotesi della nascita di una leadership europea, internazionale, capace di condizionare fortemente (democrazia nuova) l'attuale oligarchia finanziaria che condiziona i comportamenti degli Stati e delle organizzazioni internazionali.

I colossi continentali alle prese con i problemi interni troveranno poco spazio per un'intesa globale che inverta l'attuale visione dello sviluppo orientato dai mercati.

Le citt  e i territori connessi (altra citt ) come laboratorio culturale possono svolgere ancora un ruolo, ed invertire questa tendenza politica e culturale; in particolare la rete delle citt  europee pu  consolidare l'idea di una necessaria istituzione sovranazionale unitaria, politica, economica e sociale, capace di sviluppare politiche condivise, anche in termini di nuova autorganizzazione meno dipendente dalle reti di energia.

Guardare contemporaneamente al ruolo della citt  e dell'Altra citt  (vedi anche l'approccio della Germania in termini di uso del suolo)   una metodologia capace di fare prevenzione rispetto ai fenomeni di asimmetria tra le virt  civiche delle citt  ed i diritti universali.

Una politica per la citt  e l'altra citt  diventa poi anche metodologia di riferimento per affrontare in maniera innovativa il tema delle intese per le macro aree europee e/o regioni europee. Seguendo Camus e Guido Rossi, dobbiamo lottare per non abituarci al peggio di ogni ipotesi di sviluppo perch  questa volta potrebbe essere un fatto peggiore volutamente globalizzato (il sole24ore 11 novembre 2012).

Nelle citt  metropolitane dell'Europa, pertanto, la visione di una civilt  pluralistica potrebbe non essere un sogno. In Europa, soprattutto in Germania ed in Italia, il motore del capitalismo manifatturiero, terziario e delle funzioni delle citt    in rapido mutamento.

Le modalit  di produzione del valore del territorio devono essere aggiornate producendo innovazioni istituzionali ed innovazioni nel fare intrapresa, per produrre beni di mercato, beni pubblici e beni relazionali di merito.



Le grandi reti e le direttrici Est-Ovest e quelle Nord Sud cercano di riconnettere tutte le occasioni di resilienza attive, senza trascurare il potenziale delle aree non urbanizzate fino a considerare i territori di grande pregio ambientali a forte resilienza sociale (le città del quarto paesaggio di P. Persico).

In Italia, le città metropolitane e le aree vaste di riferimento (altra città) sono, di fatto, parte integrante della nuova globalizzazione competitiva. Le nuove composizioni sociali delle aree metropolitane esprimono soggettività-resilienti inattese (come anche nelle altre aree), esse hanno una maggiore probabilità di essere massa critica di un nuovo modo di fare sviluppo per andare oltre la crisi con un modello cognitivo diverso da quello adattivo.

Queste soggettività sono amministrative, ambientali, politiche, manageriali, tecniche, scientifiche, artistiche e manuali, e chiedono di essere valorizzate per decretare definitivamente la fine del modello localistico. (Vedi la rivendicazione di Fassino in qualità di presidente ANCI). Apprendere ad apprendere è il nuovo modello per far crescere il potenziale, sapendo che nella globalizzazione l'innovazione spesso è già obsoleta e l'orizzontalità dei processi di aggregazione deve essere riconosciuta come nuovo processo di governance indispensabile, mentre la spending review deve essere occasione e non bastone tra le ruote della nuova velocità dei processi.

Per passare dalla pianificazione strategica per progetti (prima tornata dei piani strategici da spazzare via) a quella generativa e rigenerativa di processi occorre costruire laboratori membrana cioè laboratori in grado di allargare continuamente i confini dell'approccio inclusivo per dare densità al processo-progetto per non rischiare l'obsolescenza (fuori mercato e fuori contesto sociale) del manufatto o del soft urbano realizzato.

L'apertura dei laboratori membrana nelle aree metropolitane e nelle aree vaste devono coltivare l'ambizione di eliminare pareti tra le istituzioni di governance territoriale, e tra queste e le imprese e le associazioni di interessi, fino a proporsi come portatori di cuciture e ricuciture dei territori frammentati; questi chiedono di risalire nella scala della produzione di valore territoriale per ribadire che accanto al valore economico del territorio vi sono anche altri valori.

La green economy e la blu economy non sono ancora al centro dei fenomeni di metamorfosi del sistema, e forse nemmeno nelle aree verdi e nei parchi marini, mentre le politiche europee, anche quelle industriali, premono per nuove connessioni vitali, per fare diventare le aree urbane resilienti anche sul piano della sostenibilità ambientale integrata.

Del resto città e civiltà hanno la stessa radice, come urbano ed urbanità, civiltà plurale è un concetto che allarga la cognitività e diventa territorialità smart nel senso di cui abbiamo discusso.

Il punto di vista delle Ferrovie, come operatore per nuove infrastrutture, vuole allargarsi ai temi della città e della sua metamorfosi, rendendo anche disponibili le sue competenze accanto alle aree di riuso, fino a concepire il passo indietro, se questo fosse necessario, nella città in transizione, o della metamorfosi accelerata dalla prima e dalla seconda globalizzazione.

Con Finanza di Città e finanza di area vasta si propone una rivisitazione del concetto di città per evidenziare la necessità di ricorrere ad una visione allargata e per una scala dimensionale profondamente diversa dove inserire il tema del finanziamento dei progetti o della progettualità potenziale.

Sebbene la finanza di progetto viva una fase di incertezza, si cerca di accelerare la sua fase operativa anche in Italia, ma appaiono i limiti di un approccio per progetti ai temi dello sviluppo e delle Città come "infrastruttura" necessaria allo stesso, il tutto non legato solo alla crisi fiscale degli stati

L'idea generale che si vuole rilanciare è che la finanza strategica sia uno degli strumenti indispensabili per lo sviluppo di lungo periodo e soprattutto per le città e le aree vaste che vogliono segnalarsi come protagoniste del terzo millennio.

La città è perciò la rete dei luoghi a supporto degli uomini e delle loro organizzazioni, spesso queste si evolvono temporaneamente in istituzioni durature che spesso definiscono l'identità delle città. Mentre le città metropolitane e le altre "altre città ad esse connesse finiscono a loro volta di essere generatrici di città a vocazione smart.

DALLA CITTÀ "BRICOLAGE" SI DEVE PASSARE ALLA CITTÀ COME ORGANIZZAZIONE COMPLESSA

Le città contemporanee sono piene di progetti ma questi non sono sempre usciti dal cilindro della pianificazione. Esse si presentano come il prodotto di una vera e propria operazione di bricolage che vede l'unione di molti pezzi di città che andranno a comporre l'effetto finale della città sempre come operazione incompleta.

Qui non si vuole proporre il solito schema di pianificazione ma una nuova visione in cui la scala delle possibilità sia decodificabile in base ad una dimensione, quella della finanza e della sostenibilità sociale ed istituzionale del modello di governance. che potrà ridurre l'asimmetria tra spazio e tempo e dare strumenti ulteriori al progetto di città che oggi appare dominato dal Caso, che rende solo a posteriore chiaro l'idea di città in campo.



*Le città parti integranti
nella nuova
globalizzazione
competitiva*





*Superare
le municipalit 
che schiacciano le citt *

Le persone offrono, anche attraverso le istituzioni e le organizzazioni, le proprie capacit , le citt  offrono le proprie strutture e il loro potenziale spazio regolato di comportamento, le competenze si sviluppano insieme al consumo, la citt  cresce. Dai sistemi di relazione tra capacit  individuali e collettive scaturisce il valore della citt .

Quindi, come ogni altro territorio o area vasta, la citt  produce valore legato al tipo di relazione che potenzialmente si possono sviluppare, questo valore   qualitativo e quantitativo e pu  essere visto come prodotto o somma di diverse componenti:

$$\text{Valore della citt } = V = Q \times A / M \quad \text{o} \quad v = q + a - m$$

Dove v   il tasso istantaneo di aumento del valore della citt , q   il tasso di sviluppo della qualit  delle relazioni potenziali della citt , a   il tasso di accelerazione dei processi innovativi nelle istituzioni e nelle organizzazioni della citt  (progetti nuovi) e m   il tasso di inerzia dovuto all'aumento della complessit  organizzativa delle funzioni urbane.

  evidente che per muovere in alto tale valore occorre rendere evidente una "intenzionalit  strategica" cio  un volano di riferimento che dia l'idea che vi   uno spazio per accrescere le capacit  competitive della citt .

L'ente locale diventato soggetto centrale del processo di pianificazione, ha assunto un ruolo soprattutto formale. Rispetto al tema dell'intenzionalit  strategica esso appare debole rispetto alla scala dei fabbisogni di finanza di accompagnamento necessaria alla sostenibilit  dello sviluppo urbano.

Ecco apparire con chiarezza che la citt  non pu  essere schiacciata sulla municipalit  e da questa interpretata ed identificata, ma la stessa Municipalit  non   che un nodo di una rete che chiede di diventare network cio  infrastruttura complessa e vitale a supporto dello sviluppo delle attivit  degli uomini. S , perch  la citt    sempre la citt  degli uomini e delle donne, il luogo mentale e fisico dove le attivit  di questi possono esprimere tutto il loro potenziale, anche attraverso organizzazioni complesse e riconosciute.

Qui non si vuole solo ribadire che la programmazione coordinata delle attivit , cio  i metodi della pianificazione hanno tenuto poco conto della dimensione finanziaria ma si vuole tentare di proporre attraverso la visione della finanza di citt  un salto di scala nel vedere le attivit  della citt  possibile. Questo salto non   di natura tecnica come pure l'argomento potrebbe suggerire ma   di natura culturale. Offrendo al tema della finanza il suo spazio si   in grado di misurare i gradi di libert  che si possono guadagnare nel prendere decisioni operative e strategiche andando incontro ad esigenze nuove di sviluppo urbano che chiedono di evidenziare per tempo il rischio di obsolescenza del progetto.

In questa nuova visione allargata il tema del FEIS, e la sua voglia di mobilitare 315 miliardi, da integrare nei fondi della UE in programmazione fino ad affinare i fondi Bei diventano veramente strategici, perch  non si aggiungono al bricolage urbano ma diventano struttura portante della nuova governante territoriale, unica forza se integrata per aumentare il valore territoriale potenziale.

In definitiva, il programma Operativo infrastrutture e reti 2014-2020, le misure per incrementare la capacit  amministrativa di realizzazione, il Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020 devono trovare nuove luci capaci di illuminare i frammenti di un mosaico in elaborazione che per  appartiene ad una visione perseverante e strategica capace di cogliere tutte le economie di scala e di scopo, ma mettendo le economie di diversit  o di rete al centro dei nuovi indirizzi di politica economica facendo uscire la politica dei trasporti dal ghetto disciplinare dell'economia dei trasporti per dare anche al MIT una nuova soggettivit  politica ed istituzionale (ecco il compito collaborativo anche di QVQC). ●

Pasquale Persico
ppersico@unisa.it

***Pasquale Persico** professore ordinario di Economia politica, Universit  degli Studi di Salerno. Ha ricoperto nel corso degli anni numerosi incarichi in seno all'Universit  ed ha coordinato gruppi di lavoro per attivit  di ricerca economica applicata sia a livello nazionale che internazionale.*



ASSOPORTI CABINA DI REGIA

L'Assemblea Assoporti 2015

di PASQUALINO MONTI

Il Presidente di Assoporti all'Assemblea tenuta a Roma il 20 luglio u.s. nella Sua relazione sottolinea un passaggio: Assoporti vuole essere cabina di monitoraggio dei cambiamenti e suggeritore privilegiato delle istituzioni.

I porti italiani hanno vissuto da ultimo stagioni difficili, anni complessi che hanno addirittura messo in discussione il loro ruolo.

Non è così.

Anzi è vero il contrario e non solo per l'andamento positivo registrato dai traffici nei primi sei mesi di quest'anno.

Non è così specialmente perché il loro ruolo, la loro funzione strategica di traino dell'economia del Paese, stanno emergendo in modo sempre più convinto.

Forse per la prima volta in parallelo sia l'Unione Europea sia il Governo italiano stanno pensando che l'economia reale si generi a ciglio banchina e che le coste rappresentano economicamente, socialmente e strategicamente, la chiave di volta per disegnare il futuro di un continente che ha bisogno di sviluppo e di ripresa.

E forse proprio per questo che per me, in qualità di presidente di Assoporti, è stato così complesso e così difficile mettere a punto uno schema per questa assemblea generale che cade in un momento topico: a cavallo fra l'avvio del processo di riforma e la realizzazione di un riassetto complessivo dell'intera filiera della logistica e della portualità e che quindi aveva bisogno di una dimostrazione di grande pragmatismo.

Ho ben chiaro, e lo confermo da mesi con i fatti, quali debbano essere i ruoli e le funzioni di Assoporti di fronte alla prospettiva di una riorganizzazione complessiva che traguardi il raggiungimento di più alti livelli di competitività e di efficienza e che quindi si traduca, nei fatti, in sviluppo, occupazione, ricchezza, risorse anche finanziarie nuove per il nostro Paese.

Assoporti, ed è questa la filosofia che ha ispirato anche l'assemblea odierna, è il primo consulente delle istituzioni per quanto riguarda porti, trasporti e logistica. È la sentinella che individua in anticipo i cambiamenti nei trend del mercato; è il soggetto delegato a interpretare questi cambiamenti e a segnalare con coerenza e correttezza le azioni che consentirebbero e consentirebbero di trasformarli in valore aggiunto per il nostro Paese e per il suo sistema produttivo.

Assoporti è e deve diventare in modo sempre più convinto e compatto il soggetto in grado di indirizzare le scelte infrastrutturali perché dal ciglio banchina è prima di qualsiasi altro in condizione di interpretare non ciò che accade ma ciò che accadrà.

Consentitemi una citazione anomala: il capitano della nazionale canadese di hockey in una intervista ha affermato: io pattino verso il punto dove il disco arriverà, non verso il punto in cui il disco si trova...

Lo stesso vale per noi. Siamo in corsa verso il futuro che sarà. E lo siamo all'interno di un cluster marittimo-portuale-logistico che è chiamato oggi a ricompattarsi e a diventare, pur nel riconoscimento delle autonomie dei ruoli, un'entità omogenea.

Perché non sono solo i numeri relativi all'incidenza sul Pil, o all'occupazione, a fare di questo cluster l'asse portante, una vera e propria colonna vertebrale del sistema Paese. Lo è ancora di più il riconoscimento di un ruolo di servizio essenziale svolto per altre filiere economiche, per l'industria energetica, per l'intero cluster produttivo, per la distribuzione, e per un turismo di cui il turismo che viene dal mare rappresenta non solo la punta di diamante ma anche elemento di assoluta eccellenza.

Un cluster che ha prodotto le autostrade del mare, ovvero una nuova via al trasporto che rappresenta un primato tutto italiano. E Assoporti è oggi più che mai intenzionata ad affiancare RAM per favorire un ulteriore sviluppo della rete, così come intende rafforzare, attraverso Assoporti Servizi, il confronto e la collaborazione con tutti i soggetti responsabili delle piattaforme tecnologiche, lavorando allo sviluppo dei PCS; così come continuerà a dare il suo contributo alla risoluzione di problemi che definirei "storici", a partire da quello dei dragaggi. Un cluster che, con le crociere, specie in presenza delle crisi geo-politiche della sponda sud del Mediterraneo, fa emergere un'eccezionale patria di diversità, una cornucopia di panorami, di città d'arte, di offerta turistica in grado da sola di giustificare la presenza di centinaia di navi da crociera in Mediterraneo.

Ma vorrei ricordare un primato meno appariscente, ma ancora più importante. Quello dell'occupazione. I porti e il cluster marittimo, sono stati gli unici in piena crisi a garantire



Assoporti e RAM
per favorire la rete
dei servizi





Porti e cluster marittimo hanno garantito la tenuta dell'occupazione

una tenuta ed in alcuni casi una costante crescita dell'occupazione. Hanno creato posti di lavoro, frutto anche di un cocktail altrettanto unico di forze imprenditoriali e di una classe di lavoratori che ha saputo rinnovarsi e affrontare le sfide del cambiamento. Anni e anni di pace sociale ed un contratto, pur difficile, rinnovato di fatto senza tensioni ne sono la prova e sono il frutto di una collaborazione che ha visto le organizzazioni sindacali dei lavoratori giocare un ruolo positivo, con la rinuncia a posizioni di retroguardia e la disponibilità a scommettere sul futuro e sullo sviluppo.

A questi primati Assoporti non guarda con passivo autocompiacimento, ma da essi vuole partire per rendere ancora più solidi, per rafforzare i nostri porti, esposti ad una concorrenza agguerrita ma altrettanto determinati a vincere quella sfida per far sì che il sistema logistico italiano non sia il sovraccosto che deve pagare il nostro sistema economico, bensì il supporto alle imprese che producono e si affacciano sui mercati.

Lo stesso discorso vale per le associazioni che compongono il cluster marittimo e che hanno riannodato i fili di una collaborazione oggi più che mai indispensabile per fare ripartire il settore, ma anche, nell'immediato, per fornire quegli input che possono consentire, caro Ministro, al Governo di coniugare mercato, lavoro, opportunità e innovazione.

E allora amici, Autorità, Presidenti delle associazioni del cluster, amici Presidenti dei porti, signor Ministro, è davvero venuto il momento di pigiare il piede sull'acceleratore. Dimitrios Theologitis, ormai un vecchio amico dei porti italiani, non cessa di rimarcare come anche l'Unione Europea punti con decisione sulla blue economy, sulle comunità costiere e sulla capacità dei porti di diventare la locomotiva di traino per lo sviluppo di territori estesi. Dagli amici di Barcellona, Marsiglia e Rotterdam abbiamo avuto indicazioni precise su come il pensiero portuale, pur diversificato, abbia alcuni capisaldi irrinunciabili per quanto riguarda la governance, la semplificazione e l'efficienza.

Il dibattito sull'Italia e su quanto il versante mare e il versante terra chiedano ai porti italiani ci ha fatto anche comprendere rischi e potenzialità. L'apertura delle grandi opere ferroviarie come il Gottardo e il Ceneri, lungi da garantire il tanto auspicato flusso di merci e container ai porti italiani, potrebbero assumere il mostruoso aspetto di aspirapolveri di merce, ricchezza, occupazione, persino gettito Iva verso il nord Europa. L'incontrollata corsa di grandi gruppi armatoriali verso navi giganti potrebbe richiedere risposte di sistema coerenti con la necessità di investire là dove l'investimento rende alla collettività e non dove fa comodo a pochi.

Ma oggi siamo qui per dire no alla prospettiva del declino. I porti italiani hanno energie da vendere. Devono essere posti in grado di sviluppare a pieno le loro potenzialità.

Il Piano della logistica e dei porti, per il quale Assoporti si è battuta sin dall'inizio, è la cornice all'interno della quale programmare lo sviluppo, tanto per gli interventi infrastrutturali quanto per quelli non infrastrutturali, al fine di dare al sistema portuale e logistico italiano un'organizzazione capace di regolare e programmare le attività connesse alle radici marittime dei corridoi essenziali europei protesi – da un lato – verso le aree europee dell'Europa continentale e – dall'altro – a Sud e Sud Est, verso il fronte settentrionale dell'Africa, il Medio Oriente ed il Mediterraneo Orientale, in piena coerenza con gli indirizzi di sviluppo delle reti TEN-T e le politiche Euro-Mediterranee dell'Unione Europea.

Il Piano della logistica è anche l'occasione – come evidenziato nel Piano stesso – per una nuova coesione e collaborazione in Mediterraneo. È anche l'occasione per un grande rilancio del Mezzogiorno.

I dati che emergono dal Piano parlano di un cluster logistico che incide per il 14% sul Pil nazionale; incide direttamente – vorrei sottolineare – per il 14%, perché indirettamente il valore strategico di questo cluster è infinitamente più alto. Un milione di addetti, 160.000 imprese, 41 milioni di passeggeri che calcano le nostre banchine, un primato europeo nelle crociere con oltre 10 milioni di turisti, il 13% dell'interscambio via mare dell'Unione europea.

Il Piano prevede un coordinamento nazionale forte ed efficace in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Prevede uno snellimento e una semplificazione di tutta la governance, anche attraverso la creazione dello Sportello Unico dei Controlli; punta a una maggiore concorrenza, alla trasparenza, all'upgrading dei servizi, alla definizione di criteri di priorità nelle scelte delle infrastrutture da realizzare; si pone come traguardo l'accessibilità ai collegamenti marittimi e terrestri. Siamo d'accordo e da tempo su queste linee guida.

Ma siamo oggi anche consci del rovescio di questa medaglia, delle tante carenze che impediscono ad esempio al sistema Italia di attrarre quelle merci provenienti da Svizzera, Austria, Sud Germania che naturalmente dovrebbero gravitare sulla nostra portualità; quelle carenze, e questo è ancora peggio, che consentono alla portualità nord europea di drenare costantemente traffico, merci e anche gettito fiscale, anche solo per Iva e dazi all'import, che dovrebbe affluire naturalmente nelle casse del Paese, carenze dovute al mancato dialogo tra le diverse modalità di trasporto ed alle "strozzature" dell'ultimo miglio.



Penso ai temi del lavoro e delle concessioni ed ai temi cari ai nostri terminalisti, alle loro associazioni primo fra tutti la regolazione del fine concessione. Così come penso al necessario e non più procrastinabile ruolo di coordinamento di tutte le amministrazioni presenti in ambito portuale che le nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP) dovranno svolgere per rendere, così come avviene in tutte le realtà europee, maggiormente efficienti ed efficaci i nostri scali.

Assoporti, caro Ministro, cari colleghi, è su questi campi che vuole misurarsi. È su questi campi che può e deve dare il suo contributo concreto. E l'Assemblea di oggi ne è la prova; da alcuni porti europei abbiamo da imparare. Il loro successo e la loro crescita è la prova che alcune scelte, specie in tema di snellimento delle procedure, abbattimento delle soglie di burocrazia, governance di sistema, sono quelle vincenti.

Ma noi possiamo fare meglio. Fare tesoro delle esperienze di altri e giocare una volta per tutte in modo vincente gli assi nella manica di cui disponiamo in una situazione anche geopolitica del Mediterraneo che naturalmente schiude un pianeta di opportunità al nostro sistema logistico. Le Autorità di Sistema Portuale rappresentano la chiave di volta per una governance unificata, per fornire alle imprese quell'interfaccia unico che giustamente richiedono da sempre e che solo enti pubblici a ordinamento speciale saranno in grado di garantire.

Assoporti vuole essere cabina di monitoraggio dei cambiamenti e quindi interlocutore e suggeritore privilegiato delle Istituzioni sulla rotta del cambiamento per la quale siamo salpati. Penso di interpretare il pensiero dei miei colleghi Presidenti, ribadendo che siamo prima di tutto servitori dello Stato e che quindi siamo chiamati a fare l'interesse del Paese, con l'auspicio che questo serva anche a ricomporre l'unità della nostra Associazione.

Agli amici di Genova e Ravenna dico: oggi ci sono le condizioni per ripartire insieme, per rimboccarsi le maniche e contribuire tutti a ridisegnare il nuovo assetto di un settore che, per la prima volta – e non mi stancherò di sottolinearlo – vede riconosciuta la sua strategicità.

Giunto alle conclusioni colgo l'occasione pubblica per un doveroso ma sentito ringraziamento a tutte le componenti del nostro cluster qui autorevolmente rappresentante; ai dirigenti e funzionari delle amministrazioni con le quali Assoporti con continuità si confronta a partire dal MIT al Comando Generale delle Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, che con lo sforzo costante teso a garantire la sicurezza della navigazione nei nostri porti, contribuisce a qualificarne complessivamente l'offerta.

Un particolare ringraziamento ai rappresentanti delle istituzioni, a Lei Signor Ministro che con la sua presenza conferma il livello di attenzione alla nostra Associazione ed al nostro settore ed ai suoi collaboratori e a coloro che hanno partecipato alla redazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

Oggi più che mai abbiamo bisogno che anche il Paese, nelle sue molteplici filiere economiche e sociali, lo capisca. Dietro i varchi doganali dei porti non c'è più il buio oltre la siepe che per anni, con colpe diffuse, è stato mantenuto tale. C'è la luce di una economia globale, di mercati mondiali in costante mutazione, che solo il nostro cluster, i nostri porti, possono far splendere e trasformare in energia sana nelle aziende italiane, nelle mete turistiche, nella qualità della vita del nostro Paese. ●

Pasqualino Monti

presidenza@assoporti.it



*Dietro i varchi doganali
dei porti c'è ricchezza*

Pasqualino Monti è il Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e Presidente di Assoporti.



LA VOCE DEGLI OPERATORI

Porti-mare-logistica è un sistema unitario

di CRISTOFORO CANAVESE

L'intervento di Cristoforo Canavese all'Assemblea generale di Assoport, unito a quello di Ignazio Messina, ha rappresentato la voce degli operatori. Ad entrambi i complimenti della Rivista Sistemi di Logistica per aver rappresentato in maniera chiara in quali difficoltà operano gli imprenditori di settore.

IL CONTESTO GENERALE

Sono in atto grandi fenomeni di cambiamento che rappresenteranno per il nostro sistema dei trasporti o una grande opportunità o un ulteriore marginalizzazione:

- è ormai evidente nel mondo dello shipping lo spostamento dei flussi di merce sui **vettori marittimi di grandi dimensioni** (il 52% dei volumi dal far-east si muove oggi su navi con capacità di carico superiore ai 12.500 teu); questo pone la questione della capacità fisica dei nostri porti nel ricevere e servire quel tipo di navi;
- la prossima apertura dei tunnel ferroviari del **Gottardo e del Ceneri** fanno prevedere una grande permeabilità del nostro sistema di inoltro delle merci da e verso i mercati sud europei con un forte incremento giornaliero delle disponibilità di tracce (fenomeno che interesserà in modo preponderante il mercato del nord-ovest);
- il potenziamento del **Brennero** con i collegamenti verso Austria e Germania;
- un sempre più significativo **flusso di merci dall'est**, sia via mare (mercato dalla Turchia su Trieste) sia via terra attraverso i valichi terrestri (oggi solo dal varco di Ferneti passano 500.000 unità/anno).

Stanno concretizzandosi però elementi che possono permettere un approccio più competitivo per la soluzione dei problemi ed in particolare si assiste ad un concreto coinvolgimento di alcune Regioni (strutturalmente quelle in cui i flussi logistici sono significativi e generano quindi attenzione e necessità di interventi):

- Liguria, Piemonte e Lombardia hanno firmato un protocollo per una comune cabina di regia e collaborano nel gruppo di lavoro con il MIT ed il Governo Svizzero sulle tematiche legate alle nuove connessioni (frutto di questo buon lavoro un chiaro scenario su necessità e risorse);
- La Regione Piemonte ha promosso una forma di stretta connessione tra i centri logistici e intermodali piemontesi finalizzata ad una comune strategia di collaborazione e crescita;
- La Regione Friuli promuove e sostiene anche economicamente la modalità ferroviaria di connessione alle reti.
- Nuovo positivo approccio ai temi della crescita anche da parte di RFI che deve però avere meglio definite dai decisori istituzionali le priorità da porre sulle merci.

Oggi parliamo del rapporto tra le strutture logistiche inland e la portualità, ma qual è oggi la realtà dei flussi che interessano queste strutture; partiamo dai dati reali di capacità e traffico rilevati per il 2013 dal Gruppo di lavoro formato dalle tre Regioni dal MIT e dal Governo Svizzero per l'area del nord-ovest, i dati evidenziano:

- La quota di traffico transalpino rappresenta l'80% dei volumi trattati nei i principali centri intermodali, si tratta cioè per larghissima parte di merci di provenienza nord europea che arrivano sul nostro mercato e da esso ripartono verso quelle destinazioni;
- Pochi centri intermodali hanno relazioni ferroviarie stabili con la nostra portualità (Rivalta, Mortara, Melzo, Padova, Brescia), i volumi complessivi verso la portualità nazionale sono sotto il 10% del totale, va evidenziato che il servizio al mercato dell'interland milanese è svolto per la quasi totalità verso i clienti finali via gomma e che spesso nel caso di relazioni stabili le ragioni sono legate a tipologie merceologiche o a strutture di gruppi presenti nella gestione portuale; solo Rivalta e Padova svolgono questa funzione in via quasi esclusiva;
- Se si prende in esame il caso di Novara, che conosco nel dettaglio ma la situazione è analoga per gli altri terminali, si evidenzia poi che la quota di traffico proveniente direttamente dalla portualità del Nord Europa rappresenta una quota intorno al 50% del totale.

Fatte queste premesse credo che per concretizzare il tema possa essere opportuno dare un quadro sulla situazione del Nord-Ovest che per altro rappresenta la maggior concentrazione di merce e di strutture ad essa dedicate del Paese e che è coinvolta nella trasformazione generata da un lato dai nuovi valichi (operativi dal 2017) e dall'altra da una portualità che resta la più significativa del paese e che riguarda al 2020 un volume di 5,5 milioni di teu.



Porti adeguati e servizi efficienti è la nuova chiave di lettura





*Nuovi valichi aprono
nuovi mercati
ma anche nuovi flussi
da catturare*

Sempre il Gruppo di lavoro formato dalle tre Regioni dal MIT e dal Governo Svizzero ha fornito dati molto significativi: le strutture del Nord-Ovest hanno movimentato nel 2013 1.206.000 UTI (pari a 2.115.000 teu) con la circolazione giornaliera media di 147 treni. Dato non secondario, sui 12 terminali inland e sui 4 terminali intermodali portuali il valore dell'occupazione è stimato in oltre 100.000 unità (blu + white collar). Con l'apertura dei nuovi valichi la stessa fonte prevede di raggiungere, al 2030, un volume di UTI di 2.329.000 unità (pari a 3.060.000 teu) con una circolazione ferroviaria giornaliera sul sistema di 193 convogli.

L'adeguamento delle strutture ferroviarie agli standard P 400 (750 metri lunghezza treno, 2.000 tonn. di peso e la sagoma ferroviaria P 400) sarà un ulteriore elemento di crescita in quanto i treni passeranno da una capacità di carico di 40 teu ad una di 57 teu con gli evidenti benefici economici; ulteriore elemento significativo è la possibilità di incrementare il trasporto dei semirimorchi (questo è un servizio in forte crescita ed è sempre più richiesto dagli operatori internazionali). A Novara quasi il 40% del carico movimentato in CIM riguarda semirimorchi trasportati via treno, si stanno avviando collegamenti giornalieri con il porto di Trieste per un primario operatore turco, sempre a Novara Hupac ha 14 corse giornaliere su Friburgo di autostrada viaggiante.

Davanti a questo scenario quali sono gli elementi su cui porre attenzione considerando che se è vero che i nuovi valichi ci aprono nuovi mercati è altrettanto vero che anche il nostro mercato può essere meglio aggredito e quel milione di teu sbarcati nei porti del nord che oggi arrivano nei nostri terminali possono ulteriormente aumentare anziché diminuire.

Intanto consideriamo il fatto che la dorsale da Trieste a Novara permette già oggi il passaggio della sagoma P400, questa dorsale è raggiungibile da Nord, sia dalla Svizzera che dall'Austria, con questo standard ma non troviamo le stesse possibilità quando da questa dorsale guardiamo i nostri porti; da lì quando siamo fortunati movimentiamo treni da 550 m con al massimo 1200 tonn. di peso ma sono frequenti (se si utilizza un solo locomotore) valori di 450 m. e 800 tonn. di peso.

Mi rifaccio anche in questo caso ai suggerimenti che il Gruppo di lavoro formato dalle tre Regioni dal MIT e dal Governo Svizzero ha indicato nel suo recentissimo primo documento: occorre in tempi molto rapidi adeguare le linee Novi Ligure-Alessandria-Novara e Novi-Ligure-Tortona-Milano allo standard P400 sfruttando quindi al massimo fin da subito il potenziale della nostra portualità.

Poter contare su punti di accentrimento delle merci in prossimità dei porti (ma oltre le nostre prime montagne), punti serviti con un sistema di navette ferroviarie, in attesa della realizzazione del terzo valico, e raggiungibili con le semplificazioni doganali oggi in atto, quindi su quei terminali avere massa critica per formare i treni a lunga percorrenza può essere una risposta al problema; l'unica? non so, ma certo è una soluzione praticabile fin da subito con forti economie di scala. Un'ultima considerazione: stiamo assistendo ad un forte sviluppo del traffico Ro-Ro da tutto il bacino del mediterraneo, molte destinazioni di quei semirimorchi sono a lunga percorrenza, avere linee con sagoma P 400 dai porti aprirebbe certo opportunità molto grandi, questo è quanto chiedono i nostri principali carrier a partire da Grimaldi. ●

Cristoforo Canavese
canavese.rino@gmail.com

Cristoforo Canavese vice Presidente CIM Novara (Gruppo Gavio), già Presidente dell'Autorità portuale di Savona.



QUELLO CHE CONTA SONO LE TONNELLATE CHE TRANSITANO

La Governance dei porti: l'inutile fardello che rischia di azzoppare la riforma

di LUCA ANTONELLINI
SANDRA BINI
e MASSIMILIANO DUMINI

L'analisi correttamente operata da Antonellini, Bini e Dumini è stata fatta ai fini della governance della portualità italiana partendo dal dato più significativo: le tonnellate movimentate nei singoli porti!

Noi ne avevamo aggiunto un'altra, il territorio di riferimento che il sistema portuale è chiamato a servire. Servire nell'esercizio più classico, cioè essere utile al territorio operando nella logica di sistema.

Una raccomandazione: il territorio è cambiato e sta cambiando in maniera veloce, con forti mutamenti anche nel tessuto produttivo. La geografia funzionale lanciata dall'Istat dà uno spaccato del Paese completamente diverso da quello che negli anni abbiamo analizzato.

Entrando nel merito delle analisi e valutazioni che vengono presentate un solo richiamo: non sono i container che da soli fanno la potenza di un porto!

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (nel seguito: il Piano), approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 3 luglio 2015 e trasmesso successivamente alle Camere per il parere di competenza, è figlio di un percorso nato con la conversione in Legge del Decreto "Slocca Italia" del settembre 2014 e che ha visto due Ministri (Lupi e Delrio) avvicinarsi alla guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

NB Per *governance*, in questo testo, si intende la sola parte del Piano, come riportato dal Decreto sopra indicato, volta "alla razionalizzazione, al riassetto ed all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti".

Le diverse bozze del Piano circolate nei mesi scorsi hanno mantenuto quasi intatta la sezione analitica e, per molti aspetti, anche quella propositiva, trovando invece modifiche sostanziali nelle parti relative sia ai criteri di scelta degli investimenti infrastrutturali (scomparsi nell'ultima versione del Piano) sia alla *governance* dei porti.

È stata soprattutto quest'ultima, che il Piano ascrive all'interno "dell'individualismo portuale" italiano, ad infiammare il dibattito sui giornali di settore riportando molteplici prese di posizione di parlamentari, amministratori pubblici, sindacati, associazioni di categoria, ecc, ciascuna tesa ad invocare per il porto di appartenenza/riferimento la necessità del mantenimento dello status di Autorità Portuale, trovando persino spazio - per la prima volta - nelle campagne elettorali per le recenti Regionali.

Per riportare l'attenzione sui restanti contenuti del Piano e per provare ad attuare quella parte propositiva che potrebbe incidere in maniera più o meno efficace sul settore, occorrerebbe quindi o rimandare la architettura della *governance* ad altro provvedimento, oppure affrontare il tema in maniera diretta cercando di superare le divergenze storiche, geografiche, politiche ed amministrative dei diversi campanili, con una azione più incisiva che potrebbe essere sintetizzata nel motto "dalle repubbliche marinare alla marineria della Repubblica".

La **tabella 1** mostra i volumi di traffico movimentati nel 2013 (fonte: Istat), suddivisi secondo i modelli di Autorità di Sistema Portuale (AdSP) previsti dal Piano. Nel primo caso sono state esaminate 8 AdSP (come da bozza del 15 maggio), nel secondo 13 AdSP (come da indiscrezioni stampa post approvazione, pur smentite dal MIT). È stato inoltre ipotizzato che le singole AdSP saranno chiamate, in un modo ancora da determinare, a regolare anche i porti non sede di Autorità Portuale (ad es. Monfalcone o Chioggia) ed allo scopo sono stati considerati tutti i porti italiani con volumi superiori ad 1 milione di tonnellate.

Dall'analisi dei dati si evince che, nella ipotesi a 13 AdSP, ben 4 delle stesse avrebbero un traffico complessivo inferiore ai 20 milioni di tonnellate. Con riferimento alla politica europea dei trasporti, va segnalato il fatto che, applicando per il triennio 2011-2013 le soglie di traffico previste per entrare a far parte dell'elenco dei *core port* delle Reti TEN-T, 3 di queste - e cioè le AdSP del Levante, di Roma Capitale e dell'Abruzzo, Siciliana Occidentale - non avrebbero i requisiti per appartenere a tale elenco.



Dalle repubbliche
marinare alla marineria
della Repubblica





La competizione
si misura con i traffici

Tabella 1			
I CASO	PORTI		MIGLIAIA DI TONNELLATE
1	AdSP Nord Tirrenica	SV, GE, SP, MS	68.579
2	AdSP Nord Adriatica	AN, RA, VE, TS, Ortona, Falconara, P. Levante, Chioggia, P. Nogaro, Monfalcone	111.816
3	AdSP Tirrenica Centrale	LI, Piombino, Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta	45.450
4	AdSP Sarda	CA, P. Torres, OR, Olbia, Portovesme, P. Foxi, Palau, La Maddalena	51.991
5	AdSP Campana	NA, SA	19.288
6	AdSP Pugliese	TA, BN, BA, Barletta, Manfredonia	37.844
7	AdSP Calabria e dello Stretto	ME, RC, G. Tauro, Milazzo	57.574
8	AdSP Siciliana	PA, CT, P. Empedocle, Gela, Pozzallo, Augusta, S. Panagia, Lipari	51.690
	Altri porti		12.845
	Totale porti italiani		457.078
II CASO	PORTI		MIGLIAIA DI TONNELLATE
1	AdSP di Ponente	SV, GE	54.647
2	AdSP Veneta	VE, P. Levante, Chioggia	29.627
3	AdSP del FVG	TS, Monfalcone, P. Nogaro	51.128
4	AdSP Adriatica Centrale	AN, RA, Falconara	29.719
5	AdSP di Levante	SP, MS	13.932
6	AdSP Toscana	LI, Piombino	29.951
7	AdSP di Roma C. e dell'Abruzzo	Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta, Ortona	16.841
8	AdSP Pugliese	TA, BN, BA, Barletta, Manfredonia	37.844
9	AdSP Campana	NA, SA	19.288
10	AdSP Calabria e dello Stretto	ME, RC, G. Tauro, Milazzo	57.574
11	AdSP Siciliana Occidentale	PA, P. Empedocle	8.754
12	AdSP Siciliana Orientale	CT, Gela, Pozzallo, Augusta, S. Panagia, Lipari	42.936
13	AdSP Sarda	CA, P. Torres, OR, Olbia, Portovesme, P. Foxi, Palau, La Maddalena	51.991
	Altri porti		12.845
	Totale porti italiani		457.078

Quello che qui si propone, invece, è di operare un raggruppamento molto più significativo, come rappresentato in **tabella 2**.

Tabella 2		
	REGIONI	MIGLIAIA DI TONNELLATE
AdSP del Nord Tirreno	Liguria, Toscana	98.530
AdSP del Nord Adriatico	Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Marche	110.474
AdSP del Centro-Sud	Lazio, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Molise, Abruzzo, Sicilia, Sardegna	235.228
Altri porti		12.845
Totale porti italiani		457.077

In questo modo, quindi, le nuove AdSP, pur nella massima eterogeneità che contraddistinguerebbe i porti dalle stesse amministrati, potrebbero contare su volumi complessivi quasi sempre superiori ai

100 milioni di tonnellate (i primi 3 porti europei: Rotterdam, Anversa ed Amburgo, nel 2013 hanno movimentato rispettivamente: 407, 172 e 121 milioni di tonnellate).

Vista la dimensione dei porti del Centro-Sud, inoltre, si potrebbe ipotizzare per i medesimi una ripartizione tra porti insulari (127 milioni di tonnellate) e peninsulari (108 milioni di tonnellate), anche se sarebbe più opportuno mantenere un governo comune per i porti di *transshipment*, funzione alla quale il Piano attribuisce (con un consenso non sem-



pre unanime tra gli addetti ai lavori) un ruolo non secondario per lo sviluppo della portualità italiana.

Negli Allegati 1 e 2 vengono presentate le medesime tabelle suddivise per modalità di condizionamento. La AdSP del Centro-Sud avrebbe la leadership per tutti i settori fatta eccezione per le altre merci varie (Nord Adriatico) e, qualora si dividessero le merci in container in due parti, per la componente *gateway* delle medesime (Nord Tirreno).

Anche la scelta delle sedi delle AdSP dovrebbe essere condotta per ovviare il più possibile alle spinte campanilistiche. Si propone quindi Milano per le Autorità del Tirreno e dell'Adriatico e Roma per quella (o quelle) del Centro-Sud.

Per quanto riguarda infine il tema del ruolo di vertice delle Autorità (un *evergreen* della nostra politica a tutti i livelli) si suggerisce, al pari di quanto accade in altri Paesi per la scelta di ruoli pubblici di alto livello, di istituire un elenco nazionale di "Manager dei Porti" (accessibile per concorso e soggetto a rinnovo periodico), all'interno del quale scegliere i nominativi dei Presidenti delle AdSP e delle nuove Direzioni Portuali.

Ciò premesso, pur con la consapevolezza che una azione limitata ad incidere soltanto sul tema della *governance* non potrebbe che avere un beneficio minimo se non nullo per la portualità italiana (in termini di merce addizionale movimentata), sarebbe tuttavia un inizio per riformare un settore che, fino a quando non sarà pensato in termini programmatici ed attuativi come strettamente collegato e funzionale ai temi cruciali dell'economia nazionale (consumi, politica industriale, lavoro), sarà sempre e soltanto oggetto di azioni autoreferenziali nonché di "dissipazione" di ingenti quote di capitale pubblico. ●

Luca Antonellini
antonellini@iol.it

Sandra Bini
sandra-bini@virgilio.it

Massimiliano Dumini
dummax@alice.it

Luca Antonellini è laureato in ingegneria civile edile all'Università di Bologna. Ha realizzato gli studi di fattibilità per il Terminal Crociere ed il Terminal Traghetti nel porto di Ravenna e per il Terminal Container nel porto di Costanza. È stato Presidente e AD della Società T&C - Traghetti e Crociere srl. È stato Responsabile Operativo della Società Logistica Nord-Est srl. È stato membro del Consiglio di Amministrazione della Fondazione ITL. Ha partecipato a diversi progetti europei nel campo dei trasporti, della logistica e delle nuove tecnologie. È giornalista pubblicista. Membro S.I.Po.Tra.

Sandra Bini è laureata in Scienze Statistiche all'Università di Bologna. Dal 1998 dipendente Autorità Portuale di Ravenna - Area Pianificazione e Sviluppo.

Massimiliano Dumini dal 1998 dipendente Autorità Portuale di Ravenna - Area Pianificazione e Sviluppo.



Per la governance
dei porti facciamo
valere le competenze





Anche i numeri fanno
la loro parte

ALLEGATO 1. Dati: migliaia di tonnellate. Anno: 2013

I CASO	RINFUSE LIQUIDE	RINFUSE SOLIDE	ALTRE MERCI VARIE	MERCI SU RO-RO	MERCI IN CONTAINER	TOTALE
1 AdSP Nord Tirrenica	25.551	7.194	3.113	8.942	23.780	68.579
2 AdSP Nord Adriatica	56.054	19.636	13.645	11.605	10.878	111.816
3 AdSP Tirrenica Centrale	14.670	8.171	2.156	13.949	6.506	45.450
4 AdSP Sarda	27.686	2.880	660	13.831	6.934	51.991
5 AdSP Campana	5.483	1.040	655	7.521	4.588	19.288
6 AdSP Pugliese	6.864	19.903	5.811	3.736	1.530	37.844
7 AdSP Calabria e dello Stretto	14.987	182	348	15.762	26.295	57.574
8 AdSP Siciliana	39.882	2.492	1.045	7.899	369	51.690
Altri porti	5.122	2.331	1.017	4.000	375	12.845
Totale porti italiani	196.299	63.829	28.450	87.245	81.255	457.078

II CASO	RINFUSE LIQUIDE	RINFUSE SOLIDE	ALTRE MERCI VARIE	MERCI SU RO-RO	MERCI IN CONTAINER	TOTALE
1 AdSP di Ponente	24.925	4.519	1.951	8.937	14.316	54.647
2 AdSP Veneta	13.493	8.247	3.183	1.097	3.606	29.627
3 AdSP del FVG	33.486	2.028	4.761	7.022	3.833	51.128
4 AdSP Adriatica Centrale	8.247	8.981	5.567	3.486	3.439	29.719
5 AdSP di Levante	626	2.675	1.162	5	9.464	13.932
6 AdSP Toscana	8.221	3.682	1.901	10.253	5.894	29.951
7 AdSP di Roma C. e dell'Abruzzo	7.277	4.869	389	3.696	612	16.841
8 AdSP Pugliese	6.864	19.903	5.811	3.736	1.530	37.844
9 AdSP Campana	5.483	1.040	655	7.521	4.588	19.288
10 AdSP Calabria e dello Stretto	14.987	182	348	15.762	26.295	57.574
11 AdSP Siciliana Occidentale	1.966	646	533	5.487	121	8.754
12 AdSP Siciliana Orientale	37.916	1.846	512	2.412	248	42.936
13 AdSP Sarda	27.686	2.880	660	13.831	6.934	51.991
Altri porti	5.122	2.331	1.017	4.000	375	12.845
Totale porti italiani	196.299	63.829	28.450	87.245	81.255	457.078

III CASO	RINFUSE LIQUIDE	RINFUSE SOLIDE	ALTRE MERCI VARIE	MERCI SU RO-RO	MERCI IN CONTAINER	TOTALE
AdSP del Nord Tirreno	33.772	10.876	5.014	19.195	29.674	98.530
AdSP del Nord Adriatico	55.226	19.256	13.511	11.605	10.878	110.474
AdSP del Centro-Sud	102.179	31.366	8.908	52.445	40.328	235.228
Altri porti	5.122	2.331	1.017	4.000	375	12.845
Totale porti italiani	196.299	63.829	28.450	87.245	81.255	457.078

Fonte: Elaborazioni dati Istat.



ALLEGATO 2. Dati: valori %. Anno: 2013

I CASO	RINFUSE LIQUIDE	RINFUSE SOLIDE	ALTRE MERCI VARIE	MERCI SU RO-RO	MERCI IN CONTAINER	TOTALE
1 AdSP Nord Tirrenica	13,0%	11,3%	10,9%	10,2%	29,3%	15,0%
2 AdSP Nord Adriatica	28,6%	30,8%	48,0%	13,3%	13,4%	24,5%
3 AdSP Tirrenica Centrale	7,5%	12,8%	7,6%	16,0%	8,0%	9,9%
4 AdSP Sarda	14,1%	4,5%	2,3%	15,9%	8,5%	11,4%
5 AdSP Campana	2,8%	1,6%	2,3%	8,6%	5,6%	4,2%
6 AdSP Pugliese	3,5%	31,2%	20,4%	4,3%	1,9%	8,3%
7 AdSP Calabria e dello Stretto	7,6%	0,3%	1,2%	18,1%	32,4%	12,6%
8 AdSP Siciliana	20,3%	3,9%	3,7%	9,1%	0,5%	11,3%
Altri porti	2,6%	3,7%	3,6%	4,6%	0,5%	2,8%
Totale porti italiani	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

II CASO	RINFUSE LIQUIDE	RINFUSE SOLIDE	ALTRE MERCI VARIE	MERCI SU RO-RO	MERCI IN CONTAINER	TOTALE
1 AdSP di Ponente	12,7%	7,1%	6,9%	10,2%	17,6%	12,0%
2 AdSP Veneta	6,9%	12,9%	11,2%	1,3%	4,4%	6,5%
3 AdSP del FVG	17,1%	3,2%	16,7%	8,0%	4,7%	11,2%
4 AdSP Adriatica Centrale	4,2%	14,1%	19,6%	4,0%	4,2%	6,5%
5 AdSP di Levante	0,3%	4,2%	4,1%	0,0%	11,6%	3,0%
6 AdSP Toscana	4,2%	5,8%	6,7%	11,8%	7,3%	6,6%
7 AdSP di Roma C. e dell'Abruzzo	3,7%	7,6%	1,4%	4,2%	0,8%	3,7%
8 AdSP Pugliese	3,5%	31,2%	20,4%	4,3%	1,9%	8,3%
9 AdSP Campana	2,8%	1,6%	2,3%	8,6%	5,6%	4,2%
10 AdSP Calabria e dello Stretto	7,6%	0,3%	1,2%	18,1%	32,4%	12,6%
11 AdSP Siciliana Occidentale	1,0%	1,0%	1,9%	6,3%	0,1%	1,9%
12 AdSP Siciliana Orientale	19,3%	2,9%	1,8%	2,8%	0,3%	9,4%
13 AdSP Sarda	14,1%	4,5%	2,3%	15,9%	8,5%	11,4%
Altri porti	2,6%	3,7%	3,6%	4,6%	0,5%	2,8%
Totale porti italiani	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

III CASO	RINFUSE LIQUIDE	RINFUSE SOLIDE	ALTRE MERCI VARIE	MERCI SU RO-RO	MERCI IN CONTAINER	TOTALE
AdSP del Nord Tirreno	17,2%	17,0%	17,6%	22,0%	36,5%	21,6%
AdSP del Nord Adriatico	28,1%	30,2%	47,5%	13,3%	13,4%	24,2%
AdSP del Centro-Sud	52,1%	49,1%	31,3%	60,1%	49,6%	51,5%
Altri porti	2,6%	3,7%	3,6%	4,6%	0,5%	2,8%
Totale porti italiani	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Elaborazioni dati Istat.



*I numeri
per fare la loro parte
bisogna saperli leggere*



Riflessioni finali per porti e logistica

a cura di **ROCCO GIORDANO**

Il tema della portualità strategica in Italia che si va discutendo da alcuni decenni, se non confrontato con quelli che sono i ruoli dei porti di scala mondiale, ci dà l'illusione che stiamo discutendo del macrocosmo salvo poi ad accorgersi che i nostri ragionamenti, discussioni, sono affetti da un "provincialismo" che non riusciamo a cancellare.

La nostra presunzione è quella di essere ancora una grande potenza in un quadro mondiale che è completamente cambiato! Qualche esempio per chiarire.

Il primo porto del mondo (escludendo i container) ha movimentato nel 2013 809 milioni di tonn.

Nei primi venti non c'è nessun porto italiano!

Il primo in Europa è Rotterdam con 440 milioni di tonn. (circa la metà).

Passando alla scala europea abbiamo dopo Rotterdam con 440 milioni di tonn. Anversa con 190,8 milioni di tonn. Il primo porto italiano, dei venti posti in graduatoria è Genova, al 17° posto con 48,5 milioni di tonn. Un decimo di Rotterdam.

Una analisi specifica sulla movimentazione di container, vede al primo posto sempre Rotterdam, con 11,6 milioni di TEU, Genova al 16° posto con 1,9 milioni di TEU. (sempre un decimo).

Bene, se questi sono i numeri, logica vuole, che il primo obiettivo è concentrare le risorse dove servono per fare massa critica. Quando si dice dove servono, significa che gli investimenti vanno posizionati sulla base di un piano strategico che investe temi geo-economici e geo-politici avendo attenzione ad analizzare cosa è successo negli ultimi anni. Il dato certo è che negli ultimi anni abbiamo perso traffico perché non siamo stati in grado di "seguire" le merci in esportazione fino a destinazione e "catturare" quei traffici che per ragioni di tempi di spostamenti e di costi potrebbero essere lavorati nei porti italiani. Passando all'analisi dei dati nazionali continuiamo con i nostri paradossi o "paraustielli" come dicono a Napoli.

I numeri per farli parlare bisogna "torturarli". Il lavoro fatto da Antonellini, Bini e Dumini fa premio sulle chiacchiere! Se è vero che i porti vanno rapportati ai cluster marittimi o portuali, occorrono 3 precondizioni:

- a) la conoscenza dei territori e la geografia dei flussi che si originano o vengono attratti dall'area di riferimento;
- b) le caratteristiche prevalenti dei flussi in termini di trend, frequenze, ecc.;
- c) la capacità di sostenere le attività degli operatori secondo processi di filiera intesi nella logica della "corda tesa" per tutto il ciclo operativo.

Rispetto al primo punto i dati pubblicati, a seconda delle ipotesi di aggregazione o accorpamento delle Autorità dei sistemi portuali, danno una lettura un po' diversa da quella che per anni è stata pubblicata e portata ai diversi tavoli di lavoro, in particolare per quanto riguarda i traffici dei sistemi portuali del Nord Tirreno e Nord Adriatico.

Le merci movimentate nell'anno 2013:

→ Nord Adriatico: 111.818 tonn.

→ Nord Tirreno: 78.580 tonn.

	NORD TIRRENO (TONN.)	NORD ADRIATICO (TONN.)
Rinfuse liquide	25.551	56.054
Rinfuse solide	7.194	19.636
Altre merci varie	13.113	13.645
Merci RO-RO	8.942	11.605
Container	23.780	10.878

Il traffico rilevato come si può notare ha caratteristiche diverse e pertanto si presume che uno dei primi punti da non trascurare sia la specializzazione dei porti.

Il dato che emerge con grande chiarezza dalla "spettrografia" delle merci che transitano attraverso i porti dei due sistemi portuali: Nord Adriatico, prevalentemente di rinfuse, Nord Tirreno container unitamente alle rinfuse liquide.

Siamo proprio convinti che bisogna premiare soprattutto il traffico container? anche se continuiamo a registrare tempi "biblici" per fare "uscire" un container dai nostri porti? Sono almeno 7-8 anni che denunciavamo i differenti tempi in termini di giorni per espor-

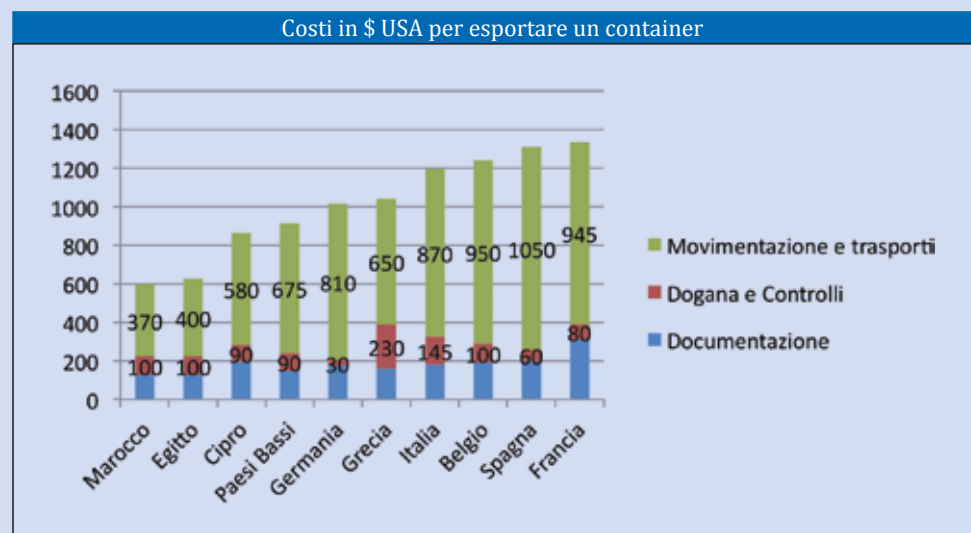
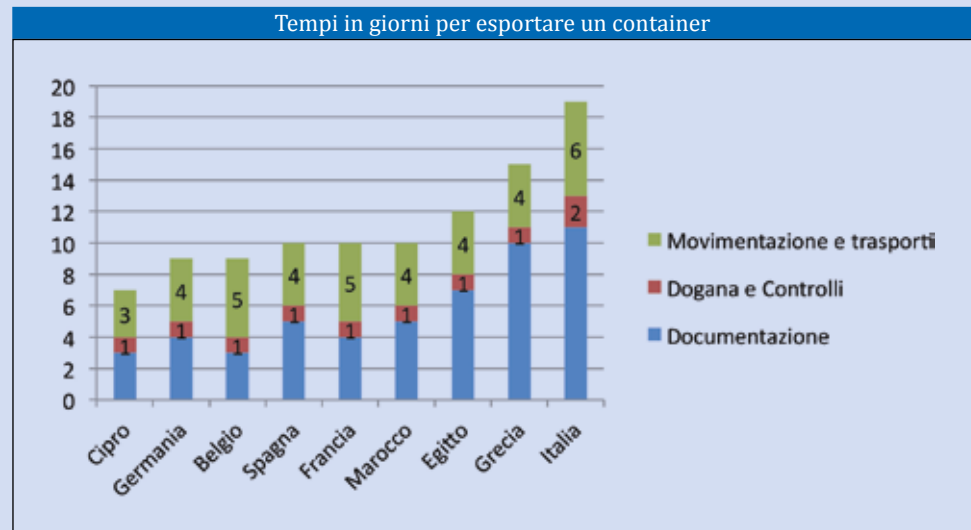




Le stime che a distanza di anni adesso tutti condividono

tare un container: 19 giorni per l'Italia 10 giorni per un porto tedesco (vedi Sistemi di Logistica 1/2015).

Abbiamo dovuto attendere i dati del Doing Business 2015 della Banca Mondiale per avere riscontro che quei dati erano giusti!



Fonte: Elaborazioni Confcommercio dati Doing Business 2015 Banca Mondiale.

Un altro punto da sottolineare, è la enorme ipoteca che i trasporti e logistica hanno acceso sui nostri conti.

Nel 2005 le stime dei maggiori costi di trasporti e logistica in Italia erano stimati in almeno 40 miliardi.

Per anni abbiamo mantenuto quel dato invariato anche nel 2012 nell'aggiornamento del Piano Nazionale della Logistica.

Quest'anno 2015 il Piano Nazionale della Portualità e della Logistica stima in 50 miliardi i maggiori costi di trasporti e logistica.

Potremmo continuare con altre decine di esempi. Evitiamo per non essere troppo noiosi. Purtroppo! ●

R. G.



SERVIZI INTELLIGENTI PER POLITICHE DI INTERVENTO MIRATE

Trasporti e geolocalizzazione: le best practice alla Esri User Conference di San Diego

di FABIO P. MIGLIACCIO

A San Diego, in California, l'azienda internazionale Esri, colosso nelle soluzioni GIS (Geographic Information System) e per la geolocalizzazione, ha organizzato la Conferenza annuale, che si è tenuta dal 20 al 24 luglio 2015.

L'incontro si è svolto attraverso 300 sessioni tematiche completate con 50 ore di formazione tecnica offrendo l'opportunità di incontro per oltre 16.000 professionisti del settore che hanno potuto scoprire tutte le novità sulle tecnologie GIS.

Il settore GIS che offre soluzioni per la pubblica amministrazione e per le imprese consente alla Esri di porsi oggi a scala mondiale quale azienda leader di riferimento nelle soluzioni e servizi di intelligenza per la lettura ed il governo del territorio facendo leva su soluzioni tecnologiche e proponendosi come partner di riferimento per i propri clienti, per tutte le attività legate all'uso dell'informazione geospaziale a supporto dei processi operativi e decisionali. Per mantenere la leadership e per soddisfare le esigenze di un mercato in continua evoluzione, l'offerta di soluzioni tecnologiche di servizi della Esri possono schematizzarsi nelle seguenti soluzioni principali:

- *Industry Solution*: soluzioni applicative GIS per le pubbliche amministrazioni e per le imprese.
- *Sistemi GIS*: Esri offre il sistema GIS più completo e più diffuso al mondo.
- *Geospatial Data*: Esri distribuisce Banche Dati per i più importanti fornitori a livello mondiale di cartografia digitale e immagini terrestri e satellitari.
- *Professional Services*: elevato livello di competenza e di esperienza dei consulenti Esri messi a disposizione dei clienti.

Tali soluzioni trovano applicazione in numerosi settori, costituendo sempre più un elemento essenziale per la realizzazione di soluzioni applicative moderne ed efficaci in interessanti settori quali:

- *Business*: in tale settore le soluzioni GIS permettono alle aziende di gestire efficacemente le proprie attività operative e migliorare i profitti.
- *Difesa e Intelligence*: la maggiore parte delle decisioni sulla sicurezza nazionale includono informazioni geografiche e in tale compagine i sistemi GIS rivestono un ruolo molto importante nell'acquisire, gestire, analizzare e visualizzare le informazioni georeferenziate, fornendo un quadro chiaro dei propri dati e delle complesse relazioni tra di loro.
- *Education*: con le tecnologie GIS gli studenti hanno gli strumenti per meglio comprendere il territorio attraverso l'analisi e l'integrazione di dati spaziali sviluppando nuove teorie e conoscenze
- *Pubblica Amministrazione*: Il ruolo dei sistemi GIS nel contesto della Pubblica Amministrazione è fondamentale, in quanto essi costituiscono la base per l'acquisizione, la gestione e la pubblicazione delle informazioni legate al territorio, all'urbanistica, all'ambiente e agli altri ambiti in cui le Amministrazioni operano, ai diversi livelli di competenza.

Il software GIS è da tempo uno standard di fatto nella Pubblica Amministrazione, essendo utilizzato in moltissimi ambiti applicativi dalle principali Amministrazioni Centrali e Locali nazionali ed estere, dal livello Regionale ai Comuni grandi e piccoli e alle Agenzie Pubbliche con compiti di governo del territorio e di gestione dell'ambiente.

Gli enti ai diversi livelli di competenza hanno scoperto le potenzialità dei sistemi GIS per individuare i problemi, risolverli velocemente ed efficacemente e condividere i risultati con i cittadini per tematiche quali:

- *Territorio e ambiente*: la potenza analitica dei GIS può essere utilizzata a supporto della gestione delle risorse naturali e globali da parte di varie figure professionali come biologi, botanici, ecologisti, assessori all'ambiente, idrologi, geologi, pianificatori urbani, ingegneri petroliferi, forestali e agricoltori.
- *Sicurezza e Protezione Civile*: i sistemi GIS consentono l'individuazione delle aree di rischio per la comunità e la gestione delle contromisure di tutela e protezione.
- *Utilities e Telecomunicazioni*: alle aziende per la fornitura di servizi e per le telecomunicazioni, i sistemi GIS consentono di accedere ai dati commerciali, gestire i beni, aggiornare le informazioni sulla rete, gestire gli ordini, recuperare le informazioni sui clienti e preparare i rapporti. Permettono inoltre alle aziende di migliorare la mappatura delle reti e delle informazioni



Per agevolare il ruolo
delle Pubbliche
amministrazioni
occorre fornire
strumenti adeguati





*Sistemi GIS
e modellistica applicata
per la mobilità*

ni commerciali utilizzando dati topografici, informazioni sui diritti, immagini da satellite e dati raccolti sul campo.

→ *Trasporti*: i GIS sono utilizzati dai professionisti dei trasporti come un importante strumento per la gestione, la pianificazione e la valutazione del sistema dei trasporti. Per citare qualche esempio, numerose sono le applicazioni GIS nei trasporti, che vanno dalla modellazione del sistema di trasporto di un'area territoriale (nazionale regionale, provinciale, comunale o locale) proiettato in un determinato orizzonte temporale, alla pianificazione di viaggio di una flotta commerciale, all'acquisizione e analisi dei dati di flussi su una specifica tratta stradale, alla gestione della manutenzione di un sistema infrastrutturale.

Le soluzioni GIS, per i diversi settori di applicazione, e le diverse best practice, sono state oggetto di presentazione alla EsriUser Conference di San Diego, da parte di professionisti che hanno consentito di approfondire temi specifici articolando il dibattito con il contributo dei diversi partecipanti.

Un tema specifico di ampia discussione affrontato nei cinque giorni di conferenza, è stato quello dei "Trasporti". Tutti i contributi hanno potuto mostrare un forte connubio tra il GIS e le politiche attuative nei diversi settori.

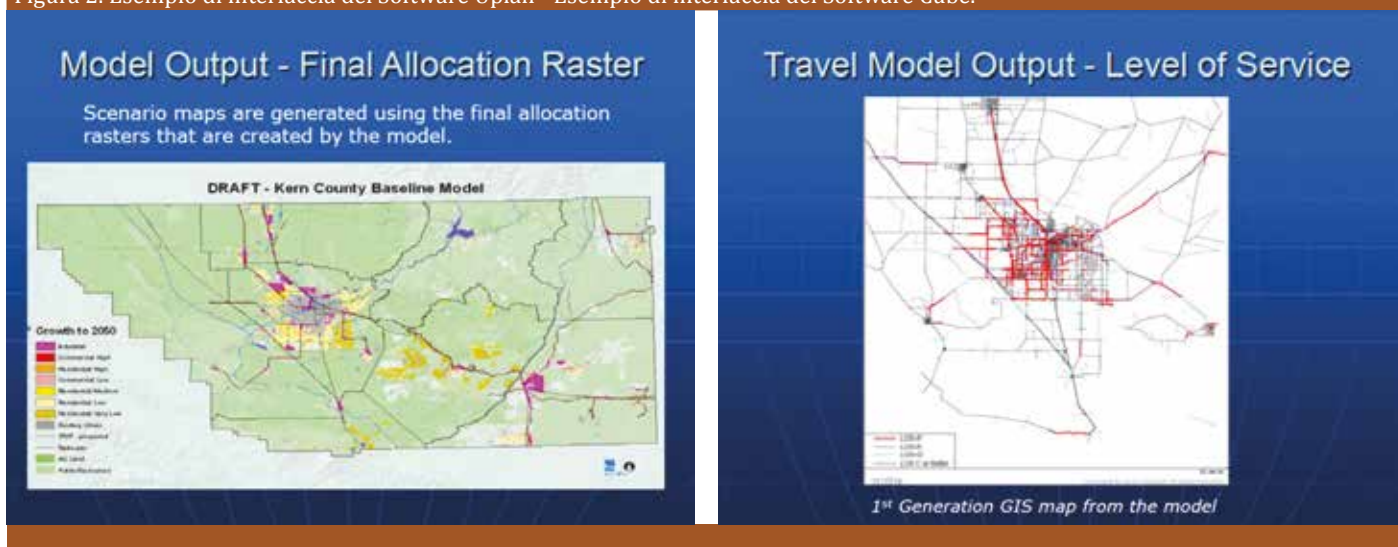
Tra le best practice presentate, vi è l'esperienza di Troy Hightower, pianificatore regionale presso il Kern Council of Governments, un'associazione di città e vari enti amministrativi per indirizzare e orientare la pianificazione dei trasporti. Attraverso il suo report "How GIS based visualization support Land Use and Transportation Model" spiega come il GIS, attraverso le elaborazioni di immagini e carte tematiche generate da modelli, può essere molto utile per la pianificazione di scenari futuri facendo interagire l'uso del suolo (territorio) con il sistema trasporti:

Figura 1. Stralcio legislativo della Federal Highway Administration (FHWA).



Ad accreditare la sua teoria ha mostrato un caso studio in California: utilizzando due modelli previsionali, basati su GIS, generando lo scenario futuro della mobilità della California proiettato al 2035.

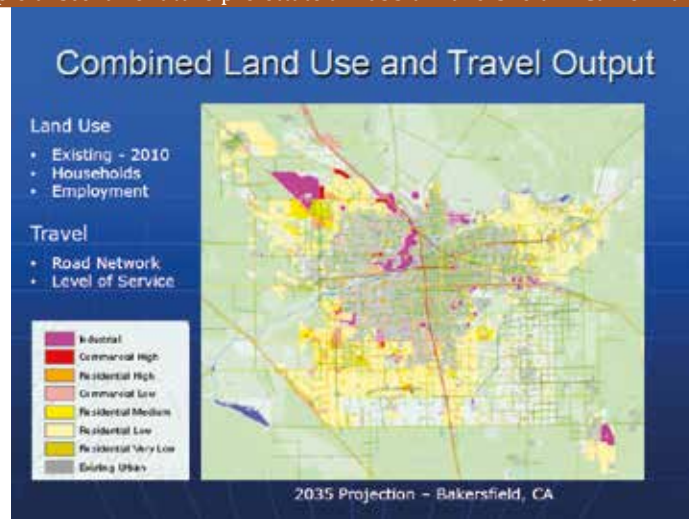
Figura 2. Esempio di interfaccia del Software Uplan - Esempio di interfaccia del Software Cube.



Il primo modello utilizzato è stato “Uplan”, un modello basato sul GIS che illustra scenari di crescita previsionali di uso del suolo, il secondo denominato “Cube” è un modello di trasporto anche esso con interfaccia GIS che consente di definire sulla base dell’uso del suolo i flussi previsti sulla rete:

La combinazione dei due modelli ha determinato la generazione di uno scenario proiettato al 2035:

Figura 3. Esempio di scenario futuro proiettato al 2035 di Bakersfield in California.



Il risultato di tale esperienza evidenzia come il GIS costituendo un valido supporto della pianificazione del territorio ed alla gestione dei servizi, può determinare molteplici benefici:

- Migliora e potenzia il livello di partecipazione alle scelte delle pubbliche amministrazioni, degli stakeholder, e dei cittadini in ordine alle politiche di sviluppo futuro delle città, dei trasporti, dei servizi collegati;
- Produce miglioramenti significativi nella lettura delle dinamiche evolutive e fornisce ottimo supporto nella progettazione di scenari futuri;
- Soddisfa i requisiti di strategie per le politiche di pianificazione e sviluppo.

Altra esperienza interessante è quella raccontata da Petr Bocharnikov, pianificatore e fondatore del “Planning Support Solution Finland” a sostegno della pianificazione in Finlandia. Ha mostrato, attraverso un caso studio ad Helsinki, “*Integrated Land Use Planning and Transportation Modelling*”, l’importanza dell’interconnessione tra l’uso del suolo e la pianificazione dei trasporti:

Figura 4. L’importanza del connubio Uso Suolo - Pianificazione dei trasporti.



*Il GIS per l’uso
del suolo
e la pianificazione
dei trasporti*

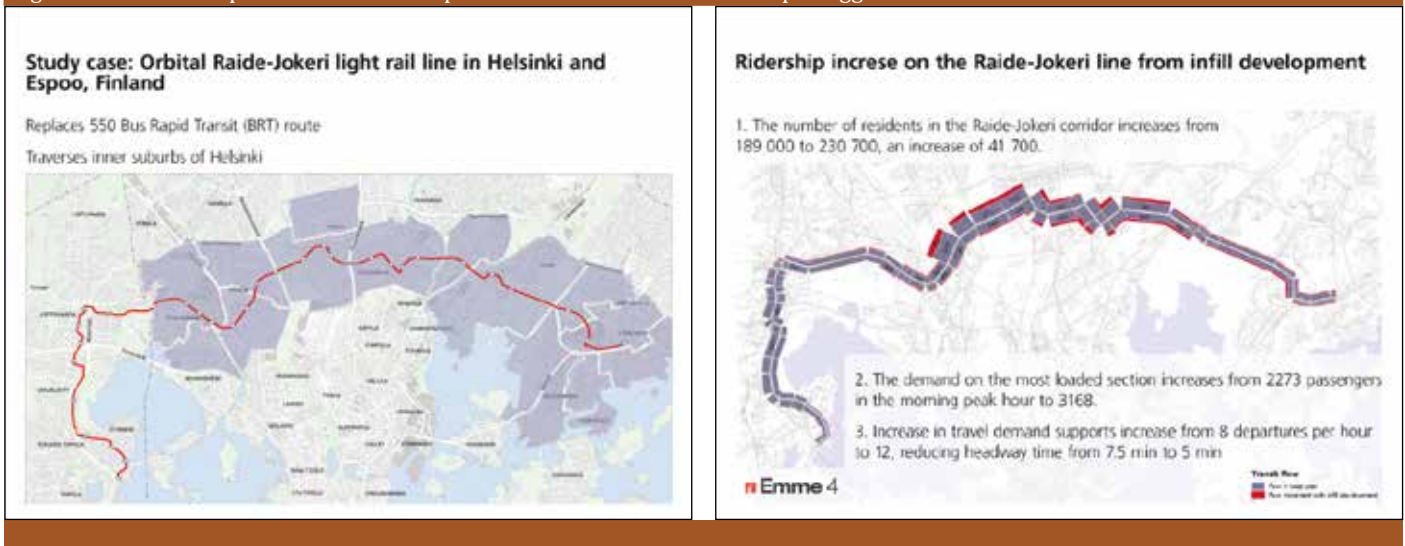
Come egli stesso spiega, lo sviluppo di nuove aree urbanizzate se supportato dal trasporto ed elevati livelli di servizio delle reti ed un’adeguata accessibilità diventano volano importante dello sviluppo economico del territorio di riferimento.

Il caso studio preso in esame è stata una linea metropolitana che collega le città di Helsinki ad



Espoo. È stato sottolineato come la pianificazione/gestione del trasporto collegato alle politiche del territorio grazie all'ausilio di un modello di mobilità, è stato verificato come l'incremento del numero dei passeggeri di tale linea, sia strettamente legato al numero di residenti nelle zone limitrofe a ridosso di tale linea, a dimostrazione del fatto che il coordinamento tra l'uso del suolo la pianificazione dei trasporti incrementa le performance di entrambi i sistemi determinando per questo una stretta relazione di interfaccia trasporti-territorio:

Figura 5. Linea Metropolitana "Helsinki-Espoo" - Incremento del numero di passeggeri e di residenti.



Altra esperienza interessante è stata quella di RajivGupta, Professore ordinario al Birla Institute of Technology and Science - Dipartimento di ingegneria Civile a Pilani, una municipalità dell'India.

Attraverso lo studio *"Environmental&Socio-economic impacts of mass rapidtransitusing GIS"* ha monitorato lo stato socio-economico e ambientale a Delhi usando tecniche GIS. Nello specifico ha analizzato due scenari: uno antecedente alla realizzazione della metropolitana, "pre-metro", e l'altro conseguente alla realizzazione della stessa, "post-metro", tra due stazioni denominate Huda City Center e PatelChowk, al fine di conoscere il contributo della metropolitana sotto il profilo socio-economico e ambientale.

Il confronto tra i due scenari si è basato su quattro parametri: CO, NO₂, RSPM (Particolato) e Land Price (prezzo del terreno) e i relativi dati sono stati generati con l'ausilio del software ArcGIS per le elaborazioni e rappresentazioni.

I risultati del confronto hanno mostrato una riduzione dei parametri ambientali (CO, NO₂, RSPM) e un aumento dei prezzi del terreno (Land Price) nello scenario post-metro: ciò è dovuto ad un maggiore utilizzo di sistemi di trasporto pubblico a discapito dei mezzi privati da parte dell'utenza e ad una maggiore accessibilità dei territori creando così condizioni di sviluppo socio-economico.

In conclusione RajivGuptaha spiegato come tali scenari possono essere di ausilio a pianificatori nella formulazione di politiche ambientali e socio-economiche e come gli strumenti GIS siano fondamentali nell'elaborazione e generazione di tali dati: non solo per la grande mole di dati e informazioni facilmente gestibili da tali sistemi ma anche per la precisione e l'affidabilità dei risultati sia spaziali che alfanumerici.

Altro caso studio meritevole di attenzione è quello di Nell Conti, Specialista Senior GIS alla Ferh&Peers, società che offre servizi ingegneristici per pianificazione urbanistica e dei trasporti.

Con il suo lavoro *"Geospatial Analysis San Francisco Better Streets Prioritization"*, egli ha definito le priorità delle strade sotto il profilo dell'utenza utilizzando tecniche GIS analitiche e spaziali.

Analizzando ed elaborando un numero di variabili sotto il profilo analitico in database GIS e poi rappresentandole sotto forma di mappe tematiche, per poi sovrapporle al territorio di interesse attraverso tecniche di overlay, ha classificato le strade per tipologia di utenza, ossia se una strada è prioritariamente pedonale, ciclabile o dedita al traffico motorizzato.

Il territorio di interesse è stato San Francisco dove ha analizzato e classificato il territorio in quattro scenari: un primo scenario che ha mostrato dove vi è la maggiore concentrazione di pedoni e di attività pedonale; un secondo che mostrava gli ambiente quasi privi di attività pedonale; un terzo che ha messo in evidenza le zone commerciali e un quarto che ha evidenziato le zone attratte dai turisti:



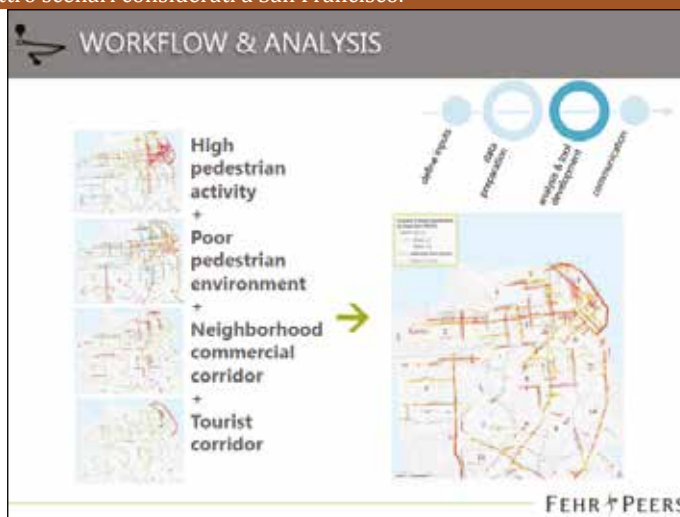
Il GIS per le scelte delle funzioni d'uso delle città





Il Porto di Rotterdam
resta un esempio unico

Figura 6. I quattro scenari considerati a San Francisco.



La sovrapposizione dei quattro scenari (overlay GIS) sul territorio di San Francisco ha permesso di classificare l'intero territorio sotto il profilo dell'Utenza e di rappresentarlo in un'unica carta tematica.

Anche egli, in conclusione ha esortato l'utilizzo del GIS per la formulazione di scenari a supporto di una più corretta ed efficiente pianificazione urbanistica.

Altro lavoro interessante è quello della SCAG, Southern California Association of Government, che al proprio dipartimento di ricerca e sviluppo nella divisione "Land Use and Environmental Planning" ha realizzato un portale che permette di elaborare proiezioni future di popolazione. Tale Portale denominato "Local Population Projection Portal" è un sistema GIS che, all'inserimento dei relativi parametri alfanumerici in determinate schede e tabelle, restituisce un determinato scenario di popolazione sottoforma di carte tematiche.

LE ESPERIENZE CONSOLIDATE

La Piattaforma telematica per il Porto di Rotterdam

Denominata "PortMaps" è una piattaforma innovativa implementata nel 2014 per la gestione di tutte le attività presenti nel porto di Rotterdam.

È ormai sapere comune che il Porto di Rotterdam gestisce il trasporto marittimo più di ogni altro porto europeo movimentando, solo nel 2013, circa 130.000 navi merci e lavorando su circa 440 milioni di tonnellate merci. Infatti non ha la sola funzione di carico e scarico merce, ma il porto di Rotterdam è un vero e proprio centro industriale dove la materia prima viene lavorata e trasformata in prodotti commerciali prima di essere reimbarcata.

Per mantenere la sua efficienza ed operosità, nel porto sono allocate attività e servizi che impegnano 90.000 persone ed è una delle finestre marittime più importanti a livello mondiale. Nel 2014 ha completato la sua ultima espansione territoriale da circa 1,5 miliardi di euro lungo il Mar Nero.

Esaurite le superfici disponibili, per generare maggiori ricavi da ogni spazio disponibile significava lavorare di più in modo efficiente. Fino all'anno scorso, la gestione aziendale del porto di Rotterdam consisteva in un GIS, un'eredità, che minacciava di inibire la efficienza della struttura e la redditività di imprese.

Da qui la richiesta di Esri per progettare una piattaforma geospaziale capace di gestire tutte le attività del porto.

La realizzazione avvenuta in soli cinque mesi ha consentito di eliminare i 49 sistemi presenti nel porto uniformandoli ad un unico sistema: la Piattaforma PortMaps.

Nella messa a punto di tale Piattaforma Esri Professional Services e Esri Nederland hanno lavorato con l'autorità portuale al fine di integrare la piattaforma con sistemi di business aziendali, tra cui SAP, AutoCAD e Microsoft Office, sviluppando così modelli di workflows (attività) e di dati aziendali; e costruendo un geodatabase che include tutte le attività portuali ed extra portuali e la documentazione associata, i trasporti, la batimetria, le immagini, e i dati lidar.

L'esperienza del Porto di Los Angeles

Altra esperienza simile in tema di porti e logistica portuale è quella che ha visto protagonista il Porto di Los Angeles. Il porto di Los Angeles è il principale porto del nord America con 7.500 acri di superficie, 43 miglia di litorale e 27 terminali merci.



Per gestire in modo unico ed efficiente la grande mole di merce e di attività ad esse connesse, nel 2009, la Esri è stata incaricata di creare un sistema che aggregasse tutte le tipologie di dati, provenienti dalle varie divisioni portuale al fine di poter offrire servizi e condivisione degli stessi a tutte le tipologie di utenza del porto.

L'iniziativa è partita dalla polizia portuale al fine di avere un quadro aggiornato della situazione portuale accedendo ai dati di tutte le divisioni portuali.

Oggi più di 1200 dipendenti possono accedere al sistema GIS, accedere ai dati e aggiornarli. Ogni divisione infatti, che possiede e gestisce i dati per il porto di Los Angeles, dispone di autorizzazioni per l'aggiornamento e di apportare modifiche ai propri dataset,

Oltre a una quantità enorme di dati GIS statici, il sistema GIS, ha integrato all'interno del proprio database anche dati dinamici di orari delle navi, meteo ecc. per avere piena consapevolezza della situazione del porto di Los Angeles.

Il porto di Los Angeles aveva bisogno di integrare ed uniformare in un unico sistema le proprie operazioni interne al fine di rimanere efficiente e redditizio. Nel 2010, il porto di Los Angeles ha ricevuto un premio per l'eccellenza nella tecnologia da American Association of Port Authorities (AAPA) per la sua impresa GIS.

Figura 7. Esempio di Interfaccia sistema GIS del porto di Los Angeles.



Sistema di supporto per la gestione della Supply Chain

Altro campo di applicazione della tecnologia Esri è quello a supporto di qualsiasi filiera (supply chain), nella gestione delle attività di logistica.

Una esperienza esaltante è stata quella della Willis Group Holdings multinazionale con 400 uffici in 120 paesi e circa 18.000 dipendenti che offre consulenza su rischi e assicurazioni a servizi di amministrazioni, e managers del rischio aziendale per l'impatto di gravi eventi e disastri. Il Personale Willis ha sviluppato soluzioni software proprietarie creando un'infrastruttura basata su tecnologie Esri, tra cui ArcGIS for Server e ArcGIS online, che aiuta i clienti a valutare eventi naturali catastrofici e minacce interne in tutte le proprie attività, in modo tale che l'esposizione al rischio, qualunque esso sia, (rischio immobiliare per gli edifici, interruzioni di macchinari e/o di attività ecc.) può essere prevenuta e quindi limitata.

Nel 2012 Willis ha quindi lanciato su mercato ATLAS, una soluzione software basata su tecnologia Esri per analisi di rischio. Tale software mette in evidenza i punti di forza e di debolezza di un'azienda e i miglioramenti necessari da apportare al programma di protezione dei beni. Questo aiuta a definire le priorità di gestione del rischio nel controllo e mitigazione dello stesso, migliorando così la generale "resilienza" della società in caso di catastrofi.

Figura 8. Esempio di interfaccia del software ATLAS.



La logistica
di filiera "legata"
dai sistemi ESRI





Il GIS per ottimizzare le reti ferroviarie

Willis ha poi ampliato ATLAS con tool di mappatura e analisi spaziale a tutte le aree del proprio business. L'analisi spaziali è diventata parte integrante poiché l'interazione geografica tra pericoli e risorse fornisce analisi analitiche più dettagliate del rischio e delle conseguenti misure di prevenzione e mitigazione.

Attraverso tali attività di RiskEngineering Willis fornisce una partnership di lavoro con organizzazioni di livello internazionale, tra cui l'ONU per "Strategia internazionale delle Nazioni Unite per Riduzione delle catastrofi (International Strategy for DisasterReduction ISDR), un quadro strategico adottato dagli Stati membri delle Nazioni Unite all'inizio del secolo.

Il GIS per ottimizzare la rete ferroviaria bulgara

Altra esperienza GIS degna di nota riguarda la gestione della rete ferroviaria bulgara tramite tecnologie GIS.

La rete ferroviaria bulgara, importante crocevia per il trasporto tra Europa Occidentale, Medio Oriente e Mediterraneo, è di fondamentale importanza non solo per la Bulgaria, ma anche per la penisola balcanica e l'Europa nel suo complesso. Pertanto manutenzione e sviluppo della rete risultavano essere importanti.

Così l'idea dell'implementazione, da parte della Bulgarian National RailwayInfrastructure Company (NRIC), società che gestisce la rete ferroviaria bulgara, di un sistema GIS a supporto dello sviluppo e della gestione di circa 4000 chilometri di rete ferroviaria al fine di garantire una gestione efficace, l'ammodernamento e lo sviluppo della rete ferroviaria in conformità alle norme UE. Altra prerogativa importante era quella di sincronizzare i sistemi informativi della società con quelli di altri paesi europei, un passo verso la costruzione di un'infrastruttura spaziale comune dell'Unione europea.

Per questi scopi, NRIC ha iniziato un progetto chiamato "Progettazione e implementazione di un Geographic Information System per esigenze di NRIC", incaricando la EsriBulgaria Ltd, distributore Esri per la Bulgaria, per la realizzazione e implementazione dello stesso.

Tale sistema GIS integrato e centralizzato, basato su tecnologia ArcGIS, è stato progettato per la raccolta, l'accumulo, l'archiviazione, la trasmissione e l'analisi delle informazioni spaziali e descrittive sulle infrastrutture ferroviarie, e di altri dati pertinenti al fine di fornire le condizioni per il miglioramento della gestione operativa, commerciale e finanziaria della società.

Il sistema GIS fornisce l'accesso a una banca dati centralizzata, caratterizzata da parametri geospaziali dell'infrastruttura ferroviaria, con la capacità di identificare i suoi oggetti e stabilire la loro posizione nello spazio, così come eseguire analisi geospaziali e gestire efficacemente le operazioni infrastrutturali. Ciò è particolarmente importante per l'azienda, in quanto contribuisce non solo a fornire servizi agli operatori ferroviari, ma fornisce risposte alle emergenze, alle riparazioni programmate garantendo così la modernizzazione delle ferrovie. Tale GIS inoltre gestisce la rete e le sue componenti in termini di funzionamento, manutenzione, riparazione, ricerca e pianificazione, analisi e reporting, processo decisionale ecc.

Migliorando così i processi di gestione di tutte le risorse ferroviarie, tale sistema GIS garantisce il raggiungimento di standard di trasporto ferroviario previsti dalla Comunità europea creando così le condizioni per una crescita economica e sostenibile di tutto il trasporto nazionale. ●

Fabio Pasquale Migliaccio

fabiopasquale.migliaccio@gmail.com

Fabio Pasquale Migliaccio è laureato in Ingegneria per l'ambiente e il territorio, indirizzo pianificazione urbanistica e dei trasporti, presso l'Università di Napoli Federico II. Ha collaborato presso l'ente Provincia di Napoli - Direzione Sistemi Informativi Territoriali, utilizzando software in ambito geomatico (telerilevamento e gis) sviluppando tematiche a supporto della pianificazione territoriale.



LE AZIENDE ITALIANE VOLAVANO SENZA LE ALI

Il cargo aereo resta una scommessa per l'Italia

di **ROCCO GIORDANO**
e **FABIO CARLUCCI**

Mentre discutevano come incentivare il trasporto merci (l'aerocargo) in Italia, altri tavoli studiavano come "tarpate" le ali ad aziende italiane di settore, indipendenti, per favorire la lussemburghese Cargolux. Fatto ancora più eclatante e va dato merito all'AD di Alitalia, per aver esplicitamente dichiarato che l'aver "ceduto" il mercato all'Air France-KLM, ha significato sacrificare non solo il settore cargo aereo italiano, ma anche aver penalizzato le imprese italiane, considerato che la manifattura italiana per eccellenza è seconda solo a quella tedesca e che utilizza intensamente il trasporto aereo soprattutto sulle relazioni internazionali, in particolare intercontinentali.

Per fare il punto sul settore, considerato che il piano aeroporti dovrebbe, unitamente al Piano della Portualità e della Logistica, creare le condizioni per un rilancio dei processi di internazionalizzazione delle imprese, abbiamo stralciato dai nostri documenti di lavoro alcune proposte di intervento in risposta all'articolo apparso sull'Espresso l'11 giugno 2015, dal titolo "Il nemico a Malpensa" a firma di Luca Piano che relativamente alle operazioni di carico a Malpensa scrive: "Il successo del ritorno in scena dell'Alitalia nei cargo non è però scontato. Rispetto al 2008, quando la compagnia aveva abbandonato questo settore di attività, troverà infatti un nuovo e agguerrito concorrente internazionale, la lussemburghese Cargolux, che in questo periodo ha approfittato del vuoto lasciato dall'ex compagnia di bandiera. Insiediandosi a Malpensa, è riuscita a crescere anno dopo anno, raggiungendo nel 2013 (ultimo bilancio disponibile) un fatturato 110 milioni. Non senza polemiche: mentre Cargolux beneficiava di ingenti aiuti statali da parte del Granducato, infatti il suo arrivo in Lombardia ha contribuito al fallimento di una compagnia solo cargo, indipendente e tutta italiana, che aveva debuttato proprio nel 2009, rilevando parte degli aerei da trasporto abbandonati dall'allora commissario di Alitalia, Augusto Fantozzi".

1. PREMESSA

Il cargo aereo è la carta che l'Italia deve "giocare" per sostenere soprattutto il made in Italy e il trend positivo dell'export.

Le merci attualmente movimentate dagli aeroporti italiani sono prevalentemente orientate ai mercati dell'Asia/Pacifico per circa il 40%; Nord America 32-33%; Centro Sud America 5-6%; Europa 18%.

Negli ultimi anni sono aumentati i ricavi e volumi.

2. LE CRITICITÀ

Il Paese, nello sviluppo del trasporto aereo delle merci, sconta però ritardi considerevoli, dovuti alla mancanza di adeguate infrastrutture, logistiche e di accesso, di procedure amministrative farraginose e di controlli lenti rispetto alle esigenze del trasporto aereo. Le principali linee di intervento sono le seguenti:

Sul piano degli investimenti:

- definire un piano di sviluppo della capacità aeroportuale per le merci (cargo, posta, courier) a livello nazionale, teso a ridurre la polverizzazione che attualmente caratterizza l'offerta;
- individuare le procedure per lo sviluppo di attività logistiche e per l'insediamento nei principali aeroporti di centri distributivi "sovradimensionali" (oggi concentrati nel Nord-Europa);
- prevedere un sistema di autorizzazioni alla costruzione di nuovi centri logistici.

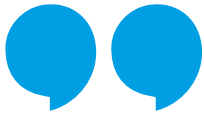
Sul piano della gestione:

- attivare un coordinamento fra soggetti pubblici presenti in aeroporto (Dogana, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Carabinieri, VVFF, Sanità, ecc.) per superare le attuali inefficienze che generano ritardi nell'organizzazione dei servizi;
- ridurre la molteplicità dei documenti di viaggio, unificandoli nei trasporti intermodalità;
- introdurre la lettera di vettura (AWB) quale unico documento sia per la dogana che per il trasporto fuori aeroporto;
- snellire la complessa normativa doganale, con controlli plurimi per Guardia di Finanza e Polizia di Stato;



Le verità sul mancato decollo del cargo aereo italiano





Per il trasporto aereo
dal franco fabbrica
al franco destino

- dotare gli scali di rilevatori idonei ad assicurare sicurezza e velocità dei controlli (esplosivi e antidroga);
- realizzare sistemi informativi in rete;
- ampliare l'orario di operatività dei servizi veterinari e fisiopatologici;
- realizzare un Cargo Community System unico nazionale, che colleghi in tempo reale tutti i soggetti operanti nel settore (spedizionieri, handlers, dogana, banche, vettori, ecc.);
- autorizzare la circolazione dei mezzi di collegamento stradale con gli aeroporti anche nei giorni di sabato e domenica;
- creare slot cargo che esulino dai contingenti bilaterali attualmente esistenti per i passeggeri;
- attivare collaborazione tra i diversi aeroporti nel segmento del cargo aereo.

3. ALCUNE AZIONI PRIORITARIE

Per il settore aerocargo, allo scopo di facilitare quanto più possibile l'applicazione e l'attuazione delle procedure richiamate nella logica anche di un miglioramento ed efficientamento dei processi logistici, vanno incentivate le politiche di vendita **franco destino** in una prima fase ed in via sperimentale per i prodotti made in Italy, attraverso misure di sostegno da riconoscere all'operatore logistico certificato nella logica di filiera. Il voucher logistico è legato e commisurato all'attività e a durata dei contratti ed a standard operativi in linea con quelle che sono le politiche di settore.

Le best practices sperimentate per questo segmento di mercato potranno, laddove viene dimostrato di essere efficaci, essere utilizzate dagli altri settori, nella logica delle filiere.

Questa procedura è in linea con il cambio di passo che si sta registrando anche a livello comunitario, quando si sottolinea che devono essere testati i processi prima di varare norme che finiscono molto spesso per allungare la catena delle complessità. I processi in atto sono in alcuni casi mutevoli e ancora non standardizzabili; il percorso indicato dà la possibilità di operare attraverso politiche strutturali non contingenti.

4. GLI OBIETTIVI PRIORITARI PER UNA POLITICA DI SVILUPPO DELL'AIR CARGO NEGLI AEROPORTI ITALIANI

Alla luce degli interventi dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in materia di servizi aeroportuali, emerge chiaramente la necessità di un sostegno al processo di liberalizzazione del mercato dei servizi di handling, attraverso interventi mirati, quali:

- riduzione delle barriere all'entrata nel mercato dei servizi di assistenza a terra;
- maggior trasparenza nell'accesso alle infrastrutture centralizzate;
- eliminazione, per la certificazione di idoneità dei prestatori, di quei requisiti non strettamente necessari che possano avere l'effetto di creare forme di barriere all'ingresso;
- sostegno al monitoraggio degli standard di sicurezza e qualità indicati, prevedendo la possibilità di sanzioni nei casi in cui gli handler risultino inadempienti
- creazione degli slot solo per i vettori cargo, che esulano dai contingenti bilaterali attualmente esistenti per i passeggeri;
- definire sistemi tariffari applicati dalle Società di gestione aeroportuale più specificamente rivolte al segmento cargo ed in grado di migliorare la competitività del trasporto merci via aerea.

Inoltre, gli operatori spingono per una accelerazione del programma e-customs, teso alla digitalizzazione di tutti i documenti necessari all'espletamento delle procedure doganali, e del programma di armonizzazione tra regolamenti ENAC e regolamenti dell'Agenzia delle Dogane, favorendo la realizzazione di uno sportello unico doganale anche in ambito aeroportuale.

Quattro sono le linee di intervento:

- 1) valutare la fattibilità ed adottare il sistema di incentivi di vendita della merce franco destino;
- 2) ipotizzare sistemi tariffari applicati dall'ENAC per incentivare il trasporto aereo;
- 3) attivare le procedure documentali e di filiera del trasporto sul principio H24, prevedendo le operazioni anche il sabato e domenica;
- 4) sviluppare un CCS unico nazionale.

5. IL TRASPORTO AEREO: PIANO STRATEGICO DAL FRANCO FABBRICA AL FRANCO DESTINO

Il tema del franco fabbrica e franco destino incide notevolmente sulla competitività del sistema Paese a scala internazionale.

C'è da dire che le analisi che vengono effettuate sono molto spesso generaliste. Inoltre i metodi di rilevazione risultano omogeneizzabili a livello di 125 paesi. Indubbiamente tale situazione conduce a risultati macro che non danno contezza di due elementi chiave:

- **profondità** dei flussi internazionali: grandezza degli scambi con l'estero in relazione all'economia;
- **ampiezza** dei flussi internazionali: estensione geografica, distribuzione dei flussi rispetto alla distribuzione globale degli stessi flussi.



Le valutazioni e le analisi rispetto alle relazioni e alla intensità delle relazioni vanno poste rispetto a: commercio, capitali, informazioni, persone.

Per quanto riguarda l'**estensione geografica** dei flussi internazionali l'Italia si colloca all'11° posto, per quanto riguarda la **profondità**, ovvero l'intensità dei flussi internazionali (quantità e valore), al 72° posto. Questa è la prova del nove che i fatturati e le quantità movimentate, operando franco fabbrica vengono assegnate al Paese che sceglie l'operatore per trasporti e logistica nazionale!

Come è noto la maggioranza delle aziende manifatturiere italiane vende all'estero a condizioni franco fabbrica (Ex Works). Questo significa che l'intero trasporto è organizzato dallo spedizioniere estero nominato dal compratore estero, sottraendo il controllo dell'intero processo logistico agli operatori italiani, con inevitabili conseguenze per il sistema economico nazionale, in termini di perdita di potenziale fatturato per le imprese e di entrate per l'Erario.

Non è un caso quindi che la bilancia italiana dei noli calcolata dalla Banca d'Italia sia costantemente e pesantemente in deficit: l'Italia infatti compra più servizi di trasporto da operatori esteri di quanto gli operatori italiani riescano a venderne oltralpe.

Sarebbe opportuno, pertanto:

- sviluppare un lavoro sistematico anche in collaborazione con le Dogane per analizzare la profondità e l'ampiezza dei flussi internazionali e le prospettive che si aprono con la formula dell'incentivo franco destino.
- formulare proposte per le imprese produttrici di beni e quelle del conducente che, in relazione alla compravendita degli stessi destinati all'esportazione, per il loro trasferimento facciano ricorso alle clausole DAP (Delivered At Place of Destination) DDP (Delivery Duty Paid) DAT (Delivered At Terminal) CIF (Cost Insurance and Freight) CFR (Cost and Freight) CPT (Carriage Paid To) anziché alla clausola EXW (Ex Works) come definite negli Incoterms (ed. 2010).
- ipotizzare un contributo in percentuale del valore delle merci esportate, con le modalità di recupero delle somme spettanti mediante gli strumenti più semplici ed immediati come la compensazione F24.
- individuare le filiere più mature da porre in sperimentazione di intesa con gli operatori. ●

Rocco Giordano
rocgiord@libero.it

Fabio Carlucci
fcarlucci@unisa.it

Rocco Giordano è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Costantinian University di Providence (Usa). Direttore della sede di Napoli e responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la Rivista Scientifica «Sistemi di Trasporto». Ha coordinato e diretto innumerevoli studi di settore a livello nazionale ed internazionale. È autore di oltre 100 pubblicazioni apparse sulle principali riviste specializzate del settore. Già consulente del Comitato Centrale Albo Autotrasportatori per Studi, Ricerche e Sicurezza e Coordinatore del Piano Nazionale della Logistica e del Patto della Logistica. È Direttore editoriale della Rivista on-line «Sistemi di Logistica».

Fabio Carlucci, laureato in Economia Marittima e dei Trasporti presso l'Università "Parthenope di Napoli" (già Istituto Universitario Navale), ha conseguito il Dottorato di Ricerca in Economia dei Trasporti all'Università di Genova. Dal 2006 è professore associato di Economia Applicata presso il Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche (DiSES) dell'Università di Salerno, dove insegna Economia del Turismo e dei Trasporti ed Economia dell'Innovazione. È docente di Economia presso l'Università di Napoli "Suor Orsola Benincasa". È responsabile scientifico del LabEATT (Laboratorio di Economia Agroalimentare Trasporti e Turismo). È autore di oltre 50 pubblicazioni nazionali e internazionali.



Chi segue i flussi
delle merci all'estero?



QUANDO LA GIURISPRUDENZA INTACCA IL PRINCIPIO DI EQUITÀ

Il caso dell'autotrasporto

di ARIANNA GIORDANO

Sabato 1° agosto il Corriere della Sera pubblicava un articolo di Giuseppe De Rita dal titolo: "Equità e diritti: le sentenze al posto delle leggi".

Un articolo che merita una severa riflessione sulla capacità dei poteri legislativi e sulla mancanza di norme eque, di facile interpretazione, mirate, onde evitare il fenomeno sempre più diffuso del sopravanzare della funzione giurisprudenziale rispetto a quella legislativa.

Questo fenomeno, apparentemente di poco conto, porta in sé il "germe" di un fenomeno ancora più "invasivo" e correttivo del principio di equità. Se è vero che la sentenza e le interpretazioni legislative precedenti sostituiscono di "fatto" la legge in quanto univocabilmente interpretabile, possiamo anche immaginare che i poteri corporativi, che non sono solo quelli dei giudici, ma anche e soprattutto delle *lobbie* possono determinare una "anarchia" interpretativa dove certamente prevarrà il principio del più "forte" e non quello storico che "la legge è uguale per tutti".

Abbiamo voluto trarre spunto dalla riflessione di De Rita per commentare quanto si sta verificando nel mondo dell'autotrasporto!

Gli addetti ai lavori conoscono perfettamente le anomalie che si registrano giorno dopo giorno nei diversi tribunali italiani.

Al lettore non addetto ai lavori interessa conoscere, anche se in modo non dettagliato, i termini del "quesito" che si vuole riportare a mo' di esempio.

Il settore dell'autotrasporto a partire dal dopo guerra è "travolto" da una serie di atti normativi che nel corso degli anni, sino ad oggi, più che regolamentare in maniera specifica e puntuale, ha finito soltanto per frammentare ancor più l'intero sistema.

Il momento di svolta per il mondo dell'autotrasporto si ha nel novembre 2015 con il D. Lgs n. 286 in attuazione della Legge delega 32/2005 recante: "Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio delle attività di autotrasportatore".

Prima di quel giorno, la maggior parte dei trasporti su gomma in Italia, era sottoposto ad un regime di tariffe obbligatorie, previste dalla legge 298/1974, chiamate normalmente "a forcella", perché era obbligatorio pagare delle tariffe prestabilite e inderogabili all'interno di un piccolo margine di manovra (la forcella, appunto).

Il D. lgs 286/2005 ha cambiato radicalmente il regime sopra descritto, definendo la totale libertà di contrattazione dei prezzi. Tuttavia, tale regime di liberalizzazione è stato, nel tempo, attenuato. Dapprima, sono state introdotte una serie di regole che hanno stabilito i prezzi da applicare per alcuni aspetti marginali o comunque accessori, quali tempi di sosta e la restituzione dei pallet.

Successivamente, una sensibile e strategica modifica è stata introdotta dall'art. 83 bis della Legge 133 del 6 agosto del 2008 con il concetto di "costi minimi di sicurezza". In pratica si è sostenuto che al di sotto di certi costi per Km, un mezzo non può circolare se non mettendo a rischio la sicurezza stradale.

Da questo è derivata l'introduzione di un costo minimo di sicurezza per Km - legato al numero di Km percorsi durante un viaggio, al costo del gasolio nel periodo osservato e alla tipologia del mezzo utilizzato - che deve essere la base minima della tariffa applicata dal trasportatore al cliente. Al di sotto di tale soglia, il committente può essere sottoposto a pesanti sanzioni.

La normativa relativa ai costi minimi ha formato oggetto di attenzione anche da parte dei giudici europei.

I procedimenti sottoposti all'attenzione della Corte di giustizia, infatti, traggono origine da una serie di ricorsi proposti dinanzi al T.A.R. Lazio aventi ad oggetto l'annullamento dei **provvedimenti mediante i quali l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto ha determinato i costi minimi** ai sensi dell'articolo 83 bis del d.l. n. 112/2008 (periodo di riferimento: **novembre 2011 - agosto 2012**).

La sentenza della Corte di Giustizia era attesa con impazienza da parte di tutti i soggetti coinvolti nella catena logistica, in quanto si riteneva che il provvedimento avrebbe fatto chiarezza circa l'annosa questione dei costi minimi.

La sentenza ha concluso nel senso che l'elaborazione di costi minimi per i servizi di autotrasporto ad opera di organi che siano espressione delle categorie interessate è contraria ai principi comunitari in tema di libera concorrenza.

Anche qualora tali costi minimi siano elaborati da organismi pubblici, essi costituirebbero comunque veri e propri prezzi, pertanto limitativi della concorrenza e inidonei a costituire presidio della sicurezza della circolazione stradale.



Le sentenze della Corte di giustizia europea e le interpretazioni dei tribunali italiani





Le sentenze al posto delle leggi

Si apre quindi una fase di ulteriore incertezza per quanto concerne il contenzioso in essere visto che la pronuncia dell'organo comunitario contiene affermazione e statuizioni suscettibili presumibilmente tali da indurre i Tribunali ad una diversa valutazione della normativa in materia di costi minimi, in attesa che anche la Corte Costituzionale si pronunci sulle questioni che le sono state sottoposte.

Il problema della "libertà interpretativa" dei Tribunali nazionali circa il contenzioso in essere relativo ai costi minimi, si è già profilato in molte sentenze ad oggi emanate, il che non fa altro che dare un'ulteriore conferma del nuovo fenomeno del sopravvento della funzione giurisprudenziale rispetto a quella legislativa. Tutto ciò sintomo della mancanza di norme chiare e di facile interpretazione, un fenomeno che deve indurci a riflettere e ragionare e che auspica un intervento del legislatore.

Prendendo atto dei principi chiaramente espressi dalla Corte di Giustizia e di quanto altrettanto chiaramente enunciato dalla Commissione europea, sarebbe auspicabile che si ponesse fine a questa situazione di incertezza che ormai da lungo tempo si è venuta a creare e che mina non soltanto l'economia nazionale ma lo stesso potere imperativo delle leggi.

Nel frattempo si è costituito un Gruppo di lavoro in sede del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la revisione del quadro normativo di settore, fino ad arrivare ad un Testo Unico del trasporto, o meglio dell'autotrasporto.

Al momento non possiamo che augurarci che il lavoro sia veloce e capace di cogliere nel segno le criticità del quadro normativo anche se, è nostra opinione, che la legittimazione degli interessi precostituiti è probabile abbia il sopravvento rispetto ai principi di equità delle norme che auspichiamo! ●

Arianna Giordano

arianna_giordano@libero.it

***Arianna Giordano** è laureata in Giurisprudenza alla Facoltà Federico II di Napoli, dal 2005 svolge attività di consulenza e ricerca in ambito normativo dei trasporti. Dal 2007 si occupa di Formazione, tenendo docenze sulla riforma del contratto di trasporto e sulla certificazione di qualità ai fini della sicurezza nell'autotrasporto.*



Un testo per insegnare la logistica ai più giovani



Fabrizio Dallari

Corso di logistica e trasporti

vol. 1. Elementi di base, soluzioni tecniche e modelli operativi

Hoelpli Milano 2015

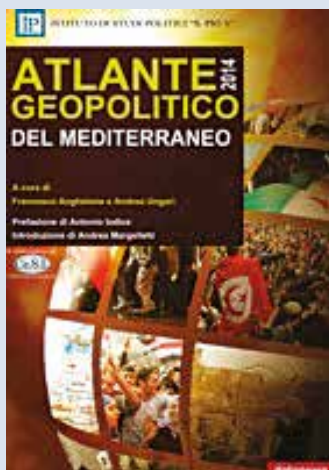
Pagine 290 - € 27,90

ISBN 978-88-2036-141-9

È opinione comune definire la logistica come una disciplina moderna, nata negli ultimi decenni. Niente di più falso: l'arte della logistica risale a 4 millenni fa ed è seconda solo all'arte della guerra. La logistica industriale, al contrario, è materia relativamente recente: dalla fine degli anni '80 la si insegna nelle università e da qualche anno è stata introdotta come "insegnamento caratterizzante" i percorsi di scuola secondaria in Trasporti e Logistica. Nella biblioteca dei logistici, che hanno quasi sempre appreso la disciplina più su campo che non sui libri di scuola, vi sono tanti testi e manuali specifici per determinati aspetti: dalla gestione delle scorte, alla progettazione dei magazzini, dallo studio degli imballaggi alla pianificazione dei trasporti. Oltre a questi, vi sono riviste, siti web e convegni periodici che consentono di stare al passo con i tempi e avere ulteriori stimoli per migliorare il proprio processo logistico. Tuttavia, quello che mancava nel panorama italiano era un testo che parlasse di logistica in modo semplice, diretto e didascalico, e che fosse rivolto non ai logistici in carriera ma ai giovani che per studio o per approfondimento necessitano di comprendere tutti gli aspetti sottesi alla parola logistica. Per questo motivo l'ALSEA, l'Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori, ha ideato un'opera in tre volumi dal titolo "Corso di Logistica e Trasporti", edita da Hoepli Milano e pronta per essere adottata da oltre 60 istituti tecnici superiori oltre agli atenei che offrono un corso di Logistica. L'obiettivo è quello di rendere a portata di ogni studente le competenze professionali che afferiscono all'ampia sfera della logistica. Infatti la parola logistica è spesso abbinata ad aggettivi che ne determinano il contesto di applicazione: logistica aziendale, logistica distributiva o commerciale (che si occupa prevalentemente della fase di distribuzione), logistica interna o di fabbrica (che riguarda la movimentazione dei materiali all'interno dell'azienda), logistica esterna e altre ancora. Il primo volume, partendo dalla storia e dalla definizione di logistica nei contesti aziendali, analizza le peculiarità del processo logistico in diversi settori industriali. Il punto di inizio è relativo alla progettazione di un'unità di carico, vale dire l'imballaggio necessario per movimentare le merci in funzione del mezzo di movimentazione che si intende utilizzare in magazzino e della tipologia di merce. Secondariamente si affronta il problema della distribuzione dei prodotti in una rete logistica al fine di ridurre i costi complessivi di consegna ai clienti finali. Nella sezione centrale viene affrontato il tema chiave del primo volume, rappresentato dall'organizzazione dei processi operativi e dalla disposizione degli spazi in magazzino, per poi chiudere con il processo di allestimento degli ordini cliente che tipicamente rappresenta l'attività più onerosa nei processi di magazzino. L'obiettivo, pertanto, è quello di consentire agli studenti di comprendere cos'è la logistica, cosa vuol dire occuparsi di problemi logistici, chi è il logistico e dove opera. I numerosi esempi e casi applicativi aiutano i lettori nell'individuare le variabili da prendere in considerazione per la scelta della localizzazione di un magazzino e del suo dimensionamento, nell'identificare le varie aree funzionali di un magazzino, nel scegliere i mezzi di movimentazione all'interno del magazzino e nel valutare le diverse soluzioni di stoccaggio. Il testo si avvale di un progetto grafico incentrato sull'efficacia didattica e sulla facilità di consultazione, con l'evidenziazione delle definizioni, dei concetti chiave e degli argomenti più significativi all'interno dei vari paragrafi. L'apparato didattico che accompagna costantemente la trattazione della materia è molto ricco e prevede esempi, immagini tratti da casi concreti in diversi settori industriali trattati, ed esercitazioni, con soluzioni passo a passo. Essendo indirizzato principalmente a neofiti della materia, il linguaggio utilizzato è volutamente semplificato e supportato da un glossario essenziale di termini e acronimi. In definitiva questo primo volume rappresenta un solido contributo per saperne qualcosa di più sul mondo della logistica e le sue svariate sfaccettature, sia per chi la studierà come materia sia per chi si appresta a entrare nel mondo del lavoro.

Fabrizio Dallari è Professore Associato Confermato, Direttore del Centro di Ricerca sulla Logistica. È direttore del C-LOG, il Centro di Ricerca sulla Logistica della LIUC (<http://clog.liuc.it>). È altresì docente al Politecnico di Milano, ateneo in cui si è laureato in Ingegneria Gestionale e presso il quale ha iniziato la carriera accademica, dapprima con il Dottorato di Ricerca e successivamente come Ricercatore universitario nell'area dei sistemi produttivi e logistici. Svolge un'intensa attività di ricerca e di consulenza nell'area dei sistemi produttivi, logistici e dei trasporti per importanti aziende ed enti nazionali.





Atlante Geopolitico del Mediterraneo

a cura di Francesco Anghelone
e Andrea Ungari

prefazione di Antonio Iodice

introduzione di
Andrea Margelletti

Datanews Editrice, Roma 2014

Pagine 383 - € 20,00

ISBN 978-88-7981-410-2

La geopolitica nel Mediterraneo resta tema centrale

Siamo stati per anni convinti ossertori della tesi che l'Africa sarà l'area "contendibile" sul piano geo-economico e geo-politico. Atlante Geopolitico del Mediterraneo fornisce un contributo significativo sottolineato nella Prefazione di Antonio Iodice quando "ricuce" il rapporto tra Mediterraneo e continente africano con queste parole: *"Il Mediterraneo si "infiltra" all'interno dell'Africa e porta fin sotto il Sahara eventi e dinamiche che hanno coinvolto il Maghreb e l'Europa. Non a caso, gli approfondimenti di questa edizione sono dedicati a Paesi come il Mali e il Sudan (anzi, "i due Sudan") che, pur esterni al bacino del Mediterraneo, si sono rivelati negli ultimi anni intimamente legati agli eventi storici di quel contesto. Né poteva mancare, a suggello della tematica che da tempo rappresenta il leit motiv delle relazioni euro-africane, una scheda sul controllo dell'immigrazione clandestina, con la pretesa di utilizzare gli strumenti del diritto e della storia dei trattati laddove ultimamente è prevalsa un'alternanza tra larghe fasi di assoluto disintesse e improvvisi periodi, in coincidenza con grandi tragedie del mare di "dittatura dei sentimenti".*

L'Atlante Geopolitico del Mediterraneo si inserisce in un coerente percorso di analisi che l'Istituto di Studi Politici "S. Pio V" da tempo persegue, ma risponde anche a una speranza che continuiamo a nutrire: osservare il Mediterraneo come se fosse un ponte per costruire uno scambio di esperienze e di mutuo aiuto tra tre continenti. Troppo spesso, invece, ha rappresentato un cimitero in cui dimenticare tutti coloro che abbiano tentato di espugnare la "fortezza" europea.

L'introduzione di Andrea Margelletti richiama l'attenzione su un punto *"si è preferito continuare ad utilizzare le forze per drenare i contesti politici piuttosto che investire in dinamiche di dialogo parlamentari. In questo modo, quella che sembrava una rinascita islamista in Nord Africa si è dovuta scontrare con le difficoltà della gestione di uno Stato. L'inesperienza e, se vogliamo, l'inadeguatezza di strutture di potere come quella della Fratellanza Musulmana in Egitto, o ancora di più, quella di Ennahda in Tunisia sono state aggravate dalle disperate condizioni economiche in cui versano le casse statali dei Paesi in questione".*

Le analisi che noi condividiamo richiamano l'attenzione su un punto: quali politiche l'Italia ha posto in campo per la propria sicurezza ed i propri obiettivi strategici. Alle contingenze del problema dell'immigrazione dovremmo rispondere con politiche di più ampio respiro per dare un ruolo al Paese nel quadro degli equilibri geo-politici di scala mondiale.

Oggi è un tema molto complesso. I grandi blocchi economici ogni giorno puntano ad "aggiustare" gli equilibri nei rapporti internazionali sulla base di atti di forza.

Per un nuovo ordine mondiale è necessario trovare le regole per il "governo" dell'economia globale.

Francesco Anghelone, coordinatore di ricerca dell'area storico-politica dell'Istituto di Studi Politici "S. Pio V" di Roma. Dottore di Ricerca in Storia d'Europa presso la Facoltà di Scienza Politiche dell'Università "La Sapienza" di Roma con una tesi sulle relazioni tra la Turchia e l'Unione Europea. Ha collaborato con la cattedra di Storia dell'Europa orientale presso la facoltà di Scienze Umanistiche dell'Università "La Sapienza" e con quelle di Storia dell'Europa orientale e di Storia delle Relazioni Internazionali presso la Libera Università LUSPIO. È autore di diversi saggi e articoli soprattutto relativi alla storia contemporanea dell'Europa orientale e del Mediterraneo orientale, con particolare riferimento alle dinamiche delle relazioni internazionali.

Andrea Ungari, Laurea in Scienze Politiche indirizzo Storico-Politico presso l'Università "La Sapienza" di Roma, cum laude. Ha svolto il Dottorato di ricerca in "Il processo di integrazione dell'Europa occidentale nel secondo dopoguerra: istituzioni, economia e scelte politiche" presso l'Università "San Pio V" di Roma. È stato docente del corso di "Storia d'Italia" nel Master di primo livello "Parlamento e Politiche Pubbliche", di "Storia comparata dei sistemi politici europei" e di "Storia contemporanea" presso l'Università "Luiss Guido Carli". Collabora con la rivista "Nuova Storia Contemporanea". È collaboratore dell'Ufficio Storico dell'Esercito e dell'Ufficio Storico dell'aeronautica e rappresentante scientifico della Conferenza delle Regioni nel Comitato Tecnico-Scientifico speciale per la "Tutela del Patrimonio Storico della Prima Guerra Mondiale" ai sensi della legge 7 marzo 2001, n. 78. Attualmente insegna Storia contemporanea presso il Dipartimento di Studi Filosofici, Artistici e Filologici dell'Università Guglielmo Marconi e Teoria e Storia dei Partiti e dei Movimenti Politici presso il Dipartimento di Scienze Politiche della Luiss Guido Carli. Ha recentemente curato, insieme a Luca Micheletta, il volume *L'Italia e la Guerra di Libia cent'anni dopo*.

