Sistemi di Logistica la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA la newsletter

Supplemento a
SISTEMI DI LOGISTICA
Anno XI - n. 3
Settembre 2018
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
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione Lisa Russo

Redazione
via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39 081 8332871
Fax +39 081 3951646
segreteria.giordanoeditore@gmail.com

Editore Giordano Editore via Santa Brigida, 6 80132 Napoli Tel. +39.081.18531135 Fax +39.081.3951646 www.roccogiordanoeditore.eu

Lettera aperta a Maurizio Gentile e Marco Ponti

Il Terzo Valico, non ha bisogno di ulteriori analisi costi-benefici, ma di un solo chiarimento: è un'opera che deve rispondere alle esigenze di mercato (vedi Lombardia) o è un'opera che deve rispondere alle indicazioni provenienti dalla politica (vedi Piemonte).

Maurizio Gentile è stato molto chiaro quando a fronte della domanda posta «con il terzo valico ci saranno benefici non solo per le merci, ma anche passeggeri»; la sua risposta è stata corretta e così sintetizzabile: «L'attuale programmazione dei servizi fra Milano e Genova non consente, per vincoli di orario, la velocizzazione dei treni passeggeri, ad esempio rimodulando i tempi tecnici di progettazione delle tracce».

I servizi passeggeri attuali Milano-Genova più performanti hanno un tempo commerciale di 1h e 25' (fra Milano Rogoredo e Genova Piazza Principe) con fermate intermedie a Pavia e Voghera.

L'attivazione del Terzo Valico consentirà, insieme agli interventi di velocizzazione della linea Milano-Tortona, di ridurre il tempo commerciale dei servizi passeggeri Milano-Genova (fra Milano Rogoredo e Genova Piazza Principe) in meno di 1h senza fermate intermedie.

Rispetto alle merci mi corre però l'obbligo di chiarire che all'interno di RFI, su tale tema ad occuparsene occorre che non ci siano solo quelli impegnati a modellizzare un sistema che non conoscono (che sono come gli acchiappa nuvole) e non riescono a collocare l'opera in una scelta di politica economica del Paese e di sistema rispetto al contesto infrastrutturale nazionale ed internazionale.

Inoltre non è possibile valutare il contributo e il ruolo del Terzo Valico analizzando solo il settore delle merci. Quando impostammo il lavoro di uno studio che aveva quale tema proprio il ruolo del terzo valico all'interno dello scenario nazionale ed internazionale partimmo dalla analisi dell'impegno delle reti in termini di traffico complessivo. Ci tarparono subito le ali, relegando l'ambito di azione del lavoro in una zona d'ombra senza via di uscita!

Per anni nei numerosi studi sui trasporti e logistica dell'area del Nord-Ovest abbiamo potuto sviluppare analisi e fare proposte che, con gli opportuni aggiornamenti (suggerimento a Marco Ponti) sono da ricollocare in una scelta di politica economica del Paese.

EVOLUZIONE DEL TERRITORIO E SCENARIO INFRASTRUTTU-RALE DEL NORD-OVEST

Nell'ultimo decennio, il Nord-Ovest presenta complessivamente una variazione media della popolazione superiore alla media nazionale. Al di sotto della stessa media risulta la Liguria che registra un tasso di crescita della popolazione al quanto contenuto, pari all'2,7%, il più basso dell'area considerata. La tendenza complessiva dell'area è stato uno spostamento dai capoluoghi di provincia verso le zone limitrofe; tendenza diffusa in tutte le Regioni del Nord-Ovest.

I principali interventi infrastrutturali e organizzativi sono considerati fondamentali dalla pianificazione regionale per il rilancio strategico dello sviluppo del Nord-Ovest nel contesto internazionale verso il Nord Europa meno verso il Mediterraneo (le analisi verso quest'area ad oggi risultano poco approfondite).

Si tratta, in particolare, del sistema di interventi connessi ai Corridoi europei in grado di ridurre le inefficienze attraverso lo sviluppo della concorrenza fra operatori (nel settore ferroviario, aeroportuale e portuale).

Le opere programmate e gli interventi di riordino organizzativo hanno il preciso scopo di:

- → dotare il Nord-Ovest di adeguate «porte di accesso» (porti e valichi alpini) interconnesse con il resto del Paese e i corridoi transeuropei;
- → disporre di un sistema infrastrutturale che preservi e valorizzi la competitività del tessuto economico del Nord-Ovest, ad alta vocazione manifatturiera e dove si concentrano le quote principali dell'import-export italiano in una logica di contesto europeo e mediterraneo;
- → sviluppare, in particolare, l'accessibilità alle principali aree metropolitane milanese, torinese e genovese e quella interna ai grandi aggregati urbani, oggetto di fenomeni di congestione e inquinamento non più accettabili in una logica di sostenibilità economica, sociale e ambientale di un modello di sviluppo diffuso.

Le infrastrutture di trasporto, possono essere classificate, per questo, secondo tre funzioni strategiche:

- → **«porte di accesso ai flussi internazionali»**: tratte ferroviarie appartenenti alla rete TEN-T; interventi in ambito portuale; sviluppo aeroportuale;
- → «infrastrutture a supporto dell'industria manifatturiera, della distribuzione commerciale e della retroportualità»: ammodernamenti di interporti; adeguamento tratte autostradali e ferroviarie;
- → «infrastrutture per lo sviluppo della competitività logistica delle aree metropolitane»: sviluppi di nuovi sistemi tangenziali; interventi nei nodi ferroviari; piattaforme logistiche a supporto delle attività commerciali.

Occorre concepire una rete infrastrutturale connessa, al servizio del territorio e dei corridoi europei

La logistica delle merci e la mobilità dei viaggiatori non ha bisogno di politiche di settore, ma di una sana politica economica

Le politiche di razionalizzazione delle aree logistiche: il ruolo della pianificazione territoriale

Appare evidente come lo sviluppo di servizi logistici sul territorio, deve essere rivolto alla creazione diretta di valore aggiunto, o a dare servizio al tessuto industriale e commerciale, l'utilizzo di nuovi spazi per facilitare la loro tendenza a concentrarsi sul «core business». Una quota sostanziale della logistica è oggi realizzata:

- → in alcune grandi aree di polarizzazione, costituite dai principali hub, interporti, porti;
- → su superfici private e magazzini indipendenti, anche di piccolamedia dimensione, generalmente in prossimità delle aree industriali e produttive (es. distretti), secondo un modello insediativo «disperso», ma che segue rigide logiche economiche dettate dalla rendita fondiaria.

La pianificazione del territorio del Nord-Ovest non ha operato di fatto nel campo delle attività di logistica, se non nei casi specifici dei grandi hub, ragion per cui non si è venuta a creare la disponibilità di aree (e di valori immobiliari) compatibili con le esigenze degli operatori logistici legati al sistema industriale del territorio e disposti ad investire sul territorio con obiettivi di crescita. Tali operatori in crescita mostrano spesso il profilo di «integratori innovativi» (nazionali ed internazionali) in grado di offrire in conto terzi servizi avanzati alle filiere caratterizzanti il territorio. Come conseguenza, è necessario porre attenzione alla questione della localizzazione delle attività di logistica, in primo luogo di quelle private a carattere avanzato, in modo da supportarne l'espansione dal lato delle aree di insediamento, con una strategia capace di integrare il sistema della pianificazione territoriale in maniera più coerente rispetto al passato. A fronte di chiare esigenze espresse dagli operatori in merito ad adeguati "spazi" per la logistica evoluta. Appare evidente come la questione non possa non internalizzare le esigenze connesse all'ambiente e ad un uso razionale del territorio. La "questione logistica" deve quindi trovare maggior spazio nell'ambito della pianificazione territoriale in un quadro di sostenibilità ambientale e deve essere parte di un più ampio ragionamento rivolto ad un progressivo reinsediamento razionalizzato del sistema produttivo, ragionando in termini di una nuova e rinnovata politica economica per il territorio e le infrastrutture.

I modelli di governance della Logistica nel Nord-Ovest

Le società regionali che nel Nord-Ovest italiano operano nel settore della logistica sono state analizzate anche sotto il profilo della governance, le forme di finanziamento attivate e i modelli di organizzazione delle partecipazioni finanziarie nelle società del settore dove la Regione ha un ruolo di azionista.

Lo scenario contestuale delineato caratterizza in termini operativi la piattaforma logistica e il sistema del trasporto merci nell'area del Nord Ovest incentrato sullo sviluppo del sistema portuale di:

→ Genova-Voltri

- → Savona-Vado Ligure
- \rightarrow La Spezia.

Con la retroportualità di Alessandria, Vallescrivia - Rivalta Scrivia, l'hub intermodale di Novara, opportunamente potenziato si configura come nodo portante del sistema ferroviario del Nord-Ovest, mentre Orbassano è il «naturale» supporto alla razionalizzazione del processo di trasporti e logistica dell'area metropolitana torinese che unitamente all'area del cuneese ed al sistema logistico diffuso dell'area milanese, configura un sistema che con gli interventi in atto vede notevolmente migliorati i livelli di accessibilità.

Nell'area milanese il nodo ferroviario di Brescia si integra perfettamente con quello aeroportuale che rappresenta il vero link tra Nord-Ovest e Nord-Est.

Tutte le iniziative portate avanti fin qui potranno/dovranno fare un grosso salto di qualità con un coordinamento/cabina di regia tra le regioni, porti, interporti ed operatori.

La piastra logistica di Piacenza, e il parco intermodale di Mortara sulla gronda Sud, quest'ultimo notevolmente potenziato e integrato in una rete di collegamenti europei sono il naturale complemento.

Conclusioni

Dall'analisi socio-economica e territoriale si evince come gli andamenti demografici ed economici, sebbene differenziati da Regione a Regione, mostrino delle dinamiche comuni, occorre evidenziare però ancora una volta che le dinamiche demografiche sono indice di come si va evolvendo l'assetto territoriale, mentre le dinamiche del PIL danno il segno reale dello sviluppo economico delle diverse aree; quest'ultimo indice evidenzia una regione Lombardia capofila, seguita dal Piemonte e Liguria.

L'analisi infrastrutturale evidenzia inoltre come la pianificazione regionale consideri strategici per lo sviluppo dell'area alcuni interventi miranti al miglioramento dell'accessibilità e della connessione dei territori. Infatti, sono considerati strategici alcuni interventi, quali quelli legati ai porti e ai valichi alpini, agli interporti e alla retroportualità nonché alcuni interventi specifici alle aree metropolitane al fine di accrescerne la competitività logistica. In generale gli sviluppi dei traffici marittimo portuali di container e di Autostrade del Mare nei porti del Nord Tirreno, air cargo su MXP e Brescia e ferroviari verso la Svizzera trovano una risposta infrastrutturale incompleta e con tempistiche inadeguate lungo gli assi fra le porte di accesso e i mercati di riferimento principali. Resta prioritaria la necessità di privilegiare la connessione delle reti e le accessibilità dei territori, eliminando i «colli di bottiglia» e dando possibilità al paese di intercettare i grandi flussi, ritrovano nelle analisi svolte completa rispondenza.

In questo contesto va delineato il ruolo del Terzo Valico. Il Terzo valico è sempre stato inserito nel quadro della rete delle infrastrutture europee per tenere le spalle attaccate all'Europa e per porci nelle condizioni di

Il terzo valico è una invariante per tenere le spalle attaccate all'Europa e ai mercati

Occorre associare le tecnologie informatiche basate sull'uso di piattaforme telematiche attivare una governance meno dispersiva e più cognitiva sulla reale esigenza del mercato che si sta determinando con la nuova geografia dei flussi delle merci e dei passeggeri.

Il punto è su quale tracciato, quale ruolo e quale livello di operabilità con la rete infrastrutturale, ferroviaria nazionale e di area deve avere il Terzo Valico.

Fatte queste premesse, vorrei menzionare le conclusioni a cui giunse uno studio che, a differenza di altri, non obbediva alle indicazioni provenienti dalla «politica» ma al mercato e che i funzionari di RFI, inspiegabilmente non hanno apprezzato!

Ci stiamo ancora chiedendo perché tale Studio, ha trovato una acerrima avversione da una parte di RFI.

Sintetizzo per brevità di spazio le conclusioni di quello studio:

- → Il sistema portuale, per i collegamenti retro portuali, ha una propensione solo di livello nazionale ed il sistema ferroviario di raccordo con i corridoi europei non è attrezzato per treni di caratteristiche europee.
- → Il transit time lato terra dei container, dai porti alle destinazioni finali, è generalmente ancora alto se raffrontato con quello dei porti Nord Europei.

Tali condizioni determinano una marginalità del nostro sistema logistico che non riesce ad attrezzarsi quale punto terminale di una catena logistica efficiente ed efficace per impattarsi favorevolmente sui mercatieuropei.

I punti cardine su cui puntare per annullare tale marginalità e porre il nostro sistema portuale e logistico in effettiva competizione con quello dei porti del Nord Europa e questo non solo con la realizzazione del progetto portuale di Savona ed il potenziamento delle infrastrutture portuali di Genova e La Spezia previste sul «SEA SIDE» ma:

- → Il pieno utilizzo intermodale dell'asse Mediterraneo Torino-Trieste attraverso il completamento del Terzo Valico di Giovi.
- → Interventi di potenziamento su alcune tratte esistenti.
- → Il completamento delle opere afferenti il «LAND SIDE» del sistema portuale ligure.
- → L'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie di accesso ai nodi intermodali.

Questi obiettivi al fine di concentrare rapidamente grandi volumi di merce in alcuni impianti intermodali strategici per poi, da quei punti, ripartire verso l'Europa con una distribuzione ferroviaria concentrata su precise relazioni chiave e sotto il vincolo del riempimento dei treni. Il tutto in una prospettiva di potenziamento dei valichi alpini verso la Svizzera e del completamento delle opere relative alla Torino-Lione.

A tutto ciò si associa l'uso di nuove tecnologie informatiche basate non solo sull'uso di piattaforme telematiche ma anche e soprattutto sulla lo-

ro capacità ad essere interoperabili e fare sistema per assicurare tempi rapidi di transito attraverso i nodi senza penalizzare i livelli di sicurezza.

Mentre RFI contestava tali conclusioni richiamando incomprensibili motivi di non «attinenza al tema» si tenevano, propedeutici agli Stati Generali della Logistica del 2016, riunioni tecniche di preparazione per i diversi workshop di approfondimento.

Il primo Workshop tenutosi a Milano il 10 marzo 2016aveva quale tema «le infrastrutture e la regolamentazione ferroviaria». In esso si analizzavano <u>le tempistiche degli interventi già definiti e finanziati per l'adeguamento delle linee di adduzione ai valichi alpini ponendo l'attenzione sulle strozzature e sugli interventi inerenti la rete afferente al Terzo Valico e alla Torino-Lione.</u>

Nello Studio richiamato si erano analizzate le diverse componenti del «sistema infrastrutture di trasporto merci» individuando inizialmente i «bottleneck» di ciascuna di esse e successivamente analizzando e proponendo gli interventi programmati, ponendo l'attenzione inizialmente su quelli che incidevano sul sistema portuale, intermodale e successivamente su quelli previsti di «attraversamento valichi alpini», del Terzo Valico, quelli propri del Corridoio mediterraneo e di upgrading del sistema ferroviario. Interventi che, al pari di quanto affermato nelle conclusioni del primo workshop, erano necessari per un collegamento ferroviario efficace tra i porti liguri e le aree del Sud Europa.

Il secondo Workshop (tenutosi a Genova il 15 marzo 2016) analizzava <u>i</u> Programmi di potenziamento dei porti liguri e le strategie per l'estensione del mercato servito oltre che verificare la possibilità di estensione delle procedure telematiche di sdoganamento e le opportunità/criticità connesse all'istituzione dei «corridoi doganali» di connessione tra Porti e aree retroportuali di pianura.

In tale sede si ribadiva necessario per RFI sviluppare «azioni di upgrading prestazionale (in particolare per valichi e corridoi), di collegamento ai porti ed ai terminali con il potenziamento di infrastrutture/binari nelle banchine e nei retroporti» con l'obiettivo di «incremento della capacità di carico fino al 50% in più per effetto dell'adeguamento del modulo a 750 m. di liberazione di capacità, di possibilità di transito container h-c (+ 15% merce)». Ipotesi queste coerenti con quanto posto negli scenari proposti nello Studio più volte rifiutati in quanto ritenuti «non attinenti con le finalità dello Studio ed inidonei ad essere presentati in seno al Tavolo Tecnico Istituzionale». Tavolo Tecnico istituzionale di cui le stesse Regioni Piemonte e Liguria ne erano componenti.

Tra gli esiti del Workshop di Genova, il recupero di competitività dei porti doveva passare attraverso la soluzione delle criticità delle modalità di accesso e deflusso via mare e via terra ed in questo ultimo caso, «dovevano prioritariamente essere completate le opere previste all'interno dei porti (riempimenti e nuove piattaforme indispensabili ad accrescere la capacità produttiva), l'armamento ferroviario delle nuove banchine, l'adeguamento delle linee esistenti ai moduli ad alta capacità prestazionale e, laddove non possibile per insuperabili condizioni fisiche,

6

Siamo sicuri che le scelte di RFI e quelle di Governo arrivino ad una condivisione?

l'elativizziamo le analisi Keynesiane e le analisi costibenefici per le scelte generazionali assicurare sia ai parchi ferroviari di prossimità sia ai retroporti di riferimento infrastrutture idonee ai rilanci verso Nord, secondo un modello di feederaggio per la composizione di treni con sagoma e lunghezza di standard europei».

Nello studio si poneva nello scenario di riferimento, l'integrazione dell'attuale sistema di infrastrutture con gli interventi previsti dai diversi Enti Istituzionali e, relativamente al sistema portuale:

- → Quelli di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie sulle banchine portuali.
- → Quelli di ampliamento degli spazi all'interno delle banchine.
- → Quelli di potenziamento dei parchi ferroviari.
- → Quelli di adeguamento e sagoma e lunghezza dei treni agli standard europei alle linee ferroviarie di adduzione tra le banchine portuali ed i parchi ferroviari di prossimità (ad esempio Campasso) e le aree retroportuali (Nodo di Novara e di Orbassano e di Milano smistamento).

Il fine era: «la messa a punto di un sistema multimodale a servizio del trasporto merci containerizzato e competitivo rispetto a quello dei porti del Nord Europa per proiettare le merci dei porti liguri verso la Pianura Padana e, da questa, verso le Alpi per poi proseguire fino al centro Europa».

Nel terzo Workshop (tenutosi a Torino il 22 marzo 2016) fu analizzata l'efficacia delle azioni pubbliche a sostegno dello sviluppo di aree logistiche in prossimità di terminali intermodali, sotto il profilo urbanistico, trasportistico, economico ed analizzato il ruolo degli interporti e dei terminali intermodali quali punti di rilancio delle merci provenienti/dirette ai porti.

In tale sede si ribadì la necessità di collegare i porti con i corridoi europei ed i valichi alpini attraverso l'uso di <u>un'unica logica di sistema</u> che utilizzasse il vettore ferroviario e concentrasse le merci in punti singolari della rete per poi proseguire attraverso i principali corridoi multimodali verso l'Europa. In una prospettiva di completamento a lungo termini del terzo valico si doveva saper sfruttare anche le attuali potenzialità delle linee esistenti.

Anche dal responsabile del Commissariato per il Terzo Valico vi fu la condivisione per un collegamento diretto tra l'infrastruttura di Orbassano ed i porti liguri e, nella prospettiva di dare piena realizzazione al corridoio Mediterraneo e la possibilità di portare a standard europeo la linea Alessandria-Tortona-Piacenza in modo da collegare Torino con Bologna (e da li il corridoio Scandinavo-Mediterraneo) senza necessariamente passare per il nodo di Milano già fortemente impegnato.

Con queste specificazioni ed approfondimenti c'è stata la consegna definitiva del lavoro cui è seguito un inspiegabile mutismo e la non accoglienza del lavoro svolto, anche se puntualmente concordato e portato in bozza per una preliminare condivisione prima della consegna definitiva.

Lo studio non accolto da RFI ha mostrato comunque molteplici punti di condivisione con quanto affermato dagli Enti locali di Governo e dai massimi esponenti del settore nei diversi Tavoli Istituzionali e le sue conclusioni coerenti con i molteplici piani e programmi sia a livello Nazionale che Europeo.

Sia chiaro, la realizzazione del Terzo Valico è un'opera che deve essere concepita per soddisfare le esigenze di mercato regolamentato e non imbrigliato dalle logiche politiche. Solo così riusciremo ad avere opere infrastrutturali moderne ed efficaci. Altro che analisi costi-benefici!

ROCCO GIORDANO r.giordanoeditore @gmail.com

