



CENSIS



Unione
Interporti
Riuniti

Il disegno dell'interportualità italiana

**FATTORI DI CRESCITA,
SVILUPPO
DELLA LOGISTICA
E DINAMICHE TERRITORIALI**

FRANCOANGELI

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.



IL DISEGNO DELL'INTERPORTUALITÀ ITALIANA

**FATTORI DI CRESCITA, SVILUPPO DELLA LOGISTICA
E DINAMICHE TERRITORIALI**

FRANCOANGELI

Si ringrazia in particolare Roberto Pesaresi, Vice Presidente dell'Uir, per il prezioso ruolo di coordinamento e di indirizzo che ha svolto.

Il lavoro di analisi e di ricerca qui presentato non sarebbe stato possibile senza il supporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nelle persone dell'Ingegnere Giovanni Caruso e del Geometra Gianfranco De Angelis.

Copyright © 2008 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni specificate sul sito www.francoangeli.it

INDICE

1. L'interportualità italiana verso una logistica complessa.	
Considerazioni di sintesi	pag. 7
1.1. Gli obiettivi dello studio	» 7
1.2. Numeri e struttura organizzativa	» 8
1.3. Un sistema in divenire, relazionale e polarizzato	» 10
1.4. Forze e debolezze	» 13
1.5. Per una politica lineare	» 16
2. Una visione dinamica della rete interportuale	» 19
2.1. L'offerta organica di servizi per gli operatori logistici e per le imprese manifatturiere	» 20
2.2. Imprese e dinamismo occupazionale all'interno degli interporti	» 23
2.3. Le potenzialità di crescita	» 29
2.4. Gli interventi prioritari per lo sviluppo	» 41
3. Specificità territoriali: le molteplici forme del sistema interportuale	» 47
3.1. Il modello nordestino	» 48
3.2. Il sistema poliedrico del Nord-Ovest	» 61
3.3. Trento e Cervignano: il tentativo di razionalizzare i flussi transnazionali attraverso i valichi alpini	» 71
3.4. Gli interporti sulla costa: esperienze di riconversione di aree industriali a Venezia e a Vado Ligure	» 81
3.5. La riscoperta della modalità fluviale: l'Interporto di Rovigo e le potenzialità della navigazione sui canali	» 87
3.6. Livorno, Prato e Parma: il valore strategico del quadrante dell'Alto Tirreno	» 92

3.7. Verso una piattaforma logistica interportuale dell'Italia centrale	pag. 106
3.8. La questione meridionale tra problemi irrisolti e elementi di dinamismo	» 119
4. Focus tematici	» 133
4.1. Il sistema organizzativo e di finanziamento	» 134
4.2. Sinergie per il <i>cluster terra-mare</i>	» 156
4.3. Promuovere l'intermodalità: risparmi economici e benefici per l'ambiente e la salute	» 167
4.4. <i>Uirnet</i> : una piattaforma tecnologica al servizio della logistica nazionale	» 177

1. L'INTERPORTUALITÀ ITALIANA VERSO UNA LOGISTICA COMPLESSA. CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1.1. Gli obiettivi dello studio

Questo studio si pone l'obiettivo di analizzare le potenzialità di crescita, le criticità ed il contesto in cui operano gli interporti italiani. L'importanza che essi assumono come strumenti di incentivazione dell'intermodalità e come strutture di offerta di servizi legati alla logistica spingono a fare il punto sulla rete che sta prendendo forma nel Paese e ad individuare pochi obiettivi concreti per una nuova *policy* che ne sostenga l'ulteriore sviluppo. Ciò appare utile a distanza di 18 anni dall'approvazione della legge 240/90 che, tra i suoi obiettivi, intendeva incentivare il trasporto con modalità mista, anche attraverso lo stanziamento di 538 milioni¹ di euro (di cui effettivamente erogati fino al 2006, 310 milioni) a sostegno degli interporti.

Questo studio si basa oltre che su dati provenienti da fonti secondarie, anche e soprattutto sulle informazioni di dettaglio rilevate in modo sistematico, tra settembre e dicembre 2007, presso 24 interporti aderenti all'Uir-Unione Interporti Riuniti, dei 29 totali previsti. Di questi 18 sono operativi mentre 11 sono in fase di realizzazione o di completamento.

Le 24 strutture analizzate nel dettaglio sono: l'Interporto Quadrante Europa Verona, l'Interporto Merci di Padova, l'Interporto di Bologna, l'Interporto Sito di Torino-Orbassano, l'Interporto di Rivalta Scrivia, l'Interporto Cim Novara, l'Interporto di Trento, l'Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli, l'Interporto di Venezia, l'Interporto di Vado Ligure, l'Interporto di Rovigo, l'Interporto Cepim di Parma, l'Interporto di Prato, l'Interporto di Livorno, l'Interporto Val Pescara, l'Interporto delle Marche (Jesi), l'Interporto Centro Italia di Orte, l'Interporto di Frosinone, l'Interporto Sud Europa Mad-

1. Tale ammontare fa riferimento agli stanziamenti previsti dalla Legge 240/90, ulteriori finanziamenti pubblici sono stati ottenuti da alcune strutture interportuali a valere su altri strumenti di finanziamento gestiti o dalle Amministrazioni centrali dello Stato o dalle Regioni.

daloni Marcianise, l'Interporto di Nola, l'Interporto Regionale della Puglia (Bari), l'Interporto di Cerignola, l'Interporto della Piana di Gioia Tauro, l'Interporto di Catania. Non sono stati effettuati approfondimenti sugli interporti di Bergamo, di Roma Est, di Tito (Potenza), di Salerno-Battipaglia e di Termoli perché ancora in uno stadio embrionale di progettazione.

1.2. Numeri e struttura organizzativa

Il 25% della merce trasportata su ferro in Italia transita per i 18 interporti attualmente operativi, che movimentano complessivamente più di 66 milioni di tonnellate di merci l'anno, delle quali il 37% transita tramite intermodalità; un risultato, questo, più che apprezzabile. Tenendo conto che ulteriori strutture diverranno operative entro il 2008 e che altre (come Cervignano del Friuli, Prato, Livorno, Rovigo, Marcianise e Bari) registrano già oggi consistenti incrementi del livello di movimentazione, è prevedibile il rapido superamento della soglia dei 70 milioni di tonnellate movimentate dagli interporti italiani e la crescita del contributo – anche e soprattutto in termini di maggiore efficienza – di tali strutture al sistema del trasporto merci in Italia.

All'interno dei 18 interporti operativi sono localizzate, inoltre, 1.021 aziende di logistica e lavorazione merci per un totale di 18.000 addetti², cui corrisponde un indotto di almeno altri 20.600 unità di lavoro. Il 6,5% degli addetti totali alle attività ausiliarie ai trasporti e alle attività di trasporto terrestre operano all'interno degli interporti oggi attivi. Dai dati rilevati si stima che ad un addetto interportuale corrispondano circa 2 addetti dell'indotto costituito da attività di trasporto e di logistica per la gestione delle merci. Non appare azzardato affermare che, soprattutto in alcune aree del Nord e del Centro, caratterizzate da uno spesso tessuto manifatturiero, il contributo degli interporti al rafforzamento della struttura produttiva circostante sia stato determinante.

La genesi di molti interporti, come Bologna, Parma, Padova e Verona, solo per citare i casi più evidenti, è stata strettamente legata all'obiettivo di rendere più competitivo il sistema manifatturiero preesistente attraverso un'offerta ampia di servizi di trasporto, di movimentazione e di magazzinaggio delle merci. L'elevato rapporto tra imprese dell'indotto e quelle insediate in interporti come Rivalta Scrivia, Prato, Bologna, Padova, Trento, Torino e Verona, testimoniano della capacità di tali strutture di fungere da volano della crescita e da elemento qualificante del territorio in cui esse sono insediate. L'offerta di

2. Il dato si riferisce a 17 dei 18 interporti oggi effettivamente operativi in Italia, che hanno fornito il dato sull'occupazione.

servizi logistici a valore aggiunto crescente e l'opportunità di rapidi collegamenti con altri nodi del sistema logistico e, ancora, la possibilità di utilizzare l'intermodalità sono fattori attrattivi per molte imprese, che esprimono infatti una domanda di logistica complessa.

Questo sistema così organizzato riesce a generare valore aggiunto non inferiore a 1,6 miliardi di euro, pari al 2,3% del valore aggiunto (in termini correnti) generato in Italia dal comparto dei trasporti e delle attività logistiche ausiliarie³. In termini economici e di redditività forse è ancora poco, ma le dinamiche in atto e gli sforzi messi in campo sotto forma di investimenti, ampiamente sostenuti da fonti di natura pubblica, indicano possibilità di crescita apprezzabili.

L'evoluzione del sistema logistico sta sottoponendo, inoltre, larga parte degli interporti italiani ad una progressiva fase di modernizzazione e di cambiamento costante. Per poter quindi meglio comprendere l'architettura complessiva di tale sistema a rete vale la pena di offrire qualche elementare chiave di lettura, rinviando ai capitoli successivi gli approfondimenti del caso.

Un primo aspetto rilevante è dato dal fatto che le 24 strutture aderenti a Uir qui analizzate nel dettaglio sembrano attraversare al contempo una fase di crescita, intesa sia in termini di dimensione fisica che soprattutto economica, e una fase di consolidamento, lavorando per potenziare l'offerta di servizi, eliminare alcune debolezze e definire in modo più chiaro che nel passato il proprio posizionamento di mercato.

Tra le 18 strutture oggi operative si è andato inoltre definendo un modello tecnico-operativo ed organizzativo capace di assorbire livelli crescenti di innovazione di tipo tecnico (molti sono i casi di nuovi investimenti in macchinari e attrezzature sofisticate per la movimentazione delle merci, ma anche di tecnologie Ict). Come si vedrà nel dettaglio più avanti, l'offerta degli interporti si struttura oggi essenzialmente intorno a 3 cardini:

- *i servizi rivolti alle merci*, che costituiscono la principale espressione di un'interportualità che non è solo scambio modale, ma offerta di servizi avanzati alle imprese nel campo della movimentazione, manipolazione e stoccaggio di prodotti finiti o semilavorati;
- *i servizi ai mezzi di trasporto* che vanno da quelli più generici (distribuzione carburante, pulizie) ai più sofisticati, come officine per la riparazione dei veicoli o per la manutenzione dei *container*;
- *i servizi alle persone* di tipo commerciale, bancari, postali, di ristorazione e alloggio.

3. Stime effettuate utilizzando le Tavole delle interdipendenze settoriali dell'economia italiana 2003 pubblicata dall'Istat nel 2006. Le stime sono state elaborate nell'ambito dello studio "*Il sistema degli interporti per una logistica ad alto valore aggiunto*", Censis-Uir 2006.

In tutti gli interporti oggi operativi la gamma dei servizi offerti è piuttosto ampia. Tuttavia solo 7 strutture sono in grado di effettuare il ricondizionamento e la manutenzione dei *container* (Bologna, Livorno, Nola, Novara, Padova, Parma e Rivalta Scrivia).

Gli investimenti realizzati negli ultimi dieci o quindici anni sono molto consistenti, ma soprattutto l'intenso e vasto piano di miglioramenti previsti e di ampliamento delle 18 strutture operative, oltre al completamento di altri interporti in posizione strategica come quello delle Marche a Jesi o quello di Orte, danno il senso che l'allargamento dell'operatività complessiva della rete italiana è possibile. Ciò deve divenire una realtà attraverso ulteriori sforzi di completamento delle opere in atto ed una *policy* di settore fondata su poche ma precise azioni di rilevanza strategica.

1.3. Un sistema in divenire, relazionale e polarizzato

Difficile cogliere le molteplici sfumature che definiscono l'architettura complessiva dell'interportualità italiana, che sconta in primo luogo accentuate differenze dal punto di vista territoriale, ma in cui i punti di forza appaiono in numero maggiore rispetto agli elementi critici.

Sistema in divenire, relazionale e polarizzato. Sono questi, tra i tanti, i concetti che meglio riassumono lo stato dell'arte e le prospettive di questa rete di nodi logistici nati con l'obiettivo di incentivare il trasporto multimodale, ma divenuti, fortunatamente, strutture con una *mission* più ampia e consistente.

Il fare quotidiano e la progettualità dei 18 interporti effettivamente operativi ed il completamento delle strutture che inizieranno ad offrire servizi a breve descrivono un sistema in continuo cambiamento, finalizzato al potenziamento delle proprie attività. Come si avrà modo di constatare nelle pagine che seguono, gran parte delle strutture analizzate prevedono rilevanti margini di espansione. Per dare un'idea del fenomeno in atto si possono citare i casi dell'interporto di Padova dove è in fase di completamento il secondo *terminal* ferroviario, di Verona e Bologna in cui è in previsione il raddoppio delle strutture destinate a magazzino, del Cepim di Parma che procederà all'ampliamento del *terminal* ferroviario, di Novara e Trento che intendono potenziare l'offerta di servizi logistici ampliando gli spazi destinati a tali attività, di Prato che intende incentivare il ricorso al trasporto su ferro attraverso treni navetta verso i porti di Livorno (che ha avviato una riflessione di concerto con gli Enti Territoriali a proposito della necessità di procedere ad un ampliamento della struttura) e di La Spezia e che si doterà di 6 nuovi fasci di binari, di Torino che prevede la realizzazione di un magazzino completamente automatizzato

su un superficie di 120.000 metri quadri, di Marcianise che amplierà i propri magazzini ed il *terminal* ferroviario. In altri interporti, ancora in una fase di avvio come Jesi o Val Pescara, la realizzazione delle infrastrutture di raccordo con l'esterno definiscono egualmente una progettualità piuttosto intensa che dà il senso di un sistema pronto ad interloquire con il territorio e soprattutto con gli operatori della logistica.

In sostanza l'interportualità intende crescere ancora; appare come un *sistema a manutenzione e ad espansione continua* e ciò è più evidente nelle strutture maggiori e consolidate (come Verona, Padova, Bologna o Trento), quelle che già godono di un apprezzabile posizionamento sul mercato. I fatti mostrano che il Paese potrebbe trarre notevoli benefici dagli interporti, semplicemente perché essi consentono il decongestionamento della rete viaria principale (specie al Nord) e delle principali aree portuali, specie nell'alto Tirreno. Gli esperimenti di treni navetta tra l'interporto di Rivalta Scrivia e Genova, tra Prato e Livorno, tra Marcianise ed il porto di Napoli indicano un sentiero virtuoso che occorrerebbe incentivare, esattamente come le autostrade viaggianti (possibilità di caricare su treno motrici e rimorchi), operanti nell'interporto di Trento e in quello di Torino.

È chiaro che la *filosofia dell'espansione continua* deve essere debitamente indirizzata. Oggi, più che nel passato, occorre evitare l'uso di risorse pubbliche e private per opere dettate più da indirizzi di ordine politico (avulsi da una logica economica) che da un effettivo fabbisogno di logistica avanzata che proviene dal territorio, dal suo tessuto di imprese. Ma a ben guardare uno per uno i 29 interporti, tra quelli operativi o in fase di avvio o di progettazione, è difficile individuare casi realmente critici. Quasi in tutti, attualmente, il principale obiettivo di investimento è di disporre di moderni *terminal* ferroviari per incentivare l'intermodalità; ciò non per rispondere pedissequamente alla legge che negli anni '90 ha inteso incentivare il trasporto combinato, ma per promuovere un metodo di movimentazione merci che inizi a vedere il trasporto su ferro quale nuovo protagonista del sistema logistico nazionale. La prassi più consolidata, da Rivalta Scrivia al Sito di Torino, da Trento, Verona, Padova e Bologna mostra che il trasporto su ferro (tradizionale o come parte del trasporto multimodale) potrebbe consentire, a determinate condizioni, tempi di consegna rapidi, sicuri, efficienti.

È dunque in questa prospettiva che occorre portare a completamento il più presto possibile – magari con uno sforzo ulteriore rispetto a quanto fatto finora e con maggiore pragmatismo – gli interporti ancora non operativi e gli investimenti per l'ampliamento ed il rafforzamento di quelli esistenti, ponendosi l'obiettivo di far crescere consistentemente la quota di merci in transito presso gli interporti italiani (oggi stimata al 4,4% del totale movimentato in

Italia), e far crescere soprattutto la quota di trasporto con modalità combinata.

Oltre ad essere un sistema in divenire, l'insieme degli interporti italiani lascia emergere, oggi più che nel passato, un alto grado di *capacità relazionale* ovvero di propensione ad interloquire in primo luogo con i principali porti commerciali e con i grandi operatori delle reti, a cominciare da Rfi, determinante per il corretto funzionamento dei *terminal*, molti dei quali in fase di ampliamento. Inoltre, l'idea di fare di alcuni interporti delle strutture logistiche "lato terra" funzionalmente legate ai porti inizia a prendere sempre più concretezza. A questo mirano in particolare strutture come quella di Rivalta Scrivia, di Novara, di Prato, di Livorno, di Nola e di Marcianise, cui si darà conto più avanti. Qui vale sottolineare che l'istituzione di treni navetta tra porto e interporto, con cadenza regolare, rappresenta uno degli elementi interessanti di un sistema *logistico italiano collaborativo*, ovvero fondato su una reale integrazione dei propri nodi.

Certo, ancora molto resta da fare: a cominciare dai miglioramenti sulla rete ferroviaria, fino a giungere alla rapida realizzazione dei sistemi di innesto di alcuni interporti con la rete autostradale o alla semplificazione di alcune procedure burocratiche, legate ad esempio al rilascio della Valutazione di Impatto Ambientale o all'approvazione, da parte degli organi pubblici competenti, degli strumenti di pianificazione urbanistica.

Il sistema appare infine molto polarizzato tra strutture in fase di sviluppo ed altre che si muovono in uno scenario piuttosto incerto. Ma più di tutte resta piuttosto marcata la differenza tra strutture interportuali operanti nelle regioni settentrionali e quelle del Mezzogiorno. Parlare di differenze territoriali nel 2008, in un sistema fatto di mercati interconnessi e di flussi di merci sempre più intensi che attraversano anche il nostro Paese, sembra ormai paradossale; i fatti tuttavia mostrano come un elemento altamente discriminante, capace di determinare l'alta o bassa probabilità di successo di un interporto, sia la collocazione geografica e la densità del tessuto di imprese che operano in prossimità dell'interporto stesso. Non è un caso che gli interporti del Nord-Est e a seguire quelli del Nord-Ovest, con alcune strutture del Centro, come Prato in particolare, siano cresciute rapidamente, grazie ad un "aggancio" con i sistemi produttivi locali che, come è facile immaginare, diventano terreno fertile per lo sviluppo di piattaforme logistiche complesse. Gli interporti di Bologna, di Padova, di Verona e di Trento operano intensamente lungo la direttrice del Brennero in connessione con il *Northern Range* (Anversa, Ostenda, Rotterdam), ma nel contempo accolgono al loro interno magazzini e talvolta anche strutture di prima lavorazione (ad esempio: assemblaggio e *packaging*) di prodotti di aziende manifatturiere locali. Rivalta Scrivia funge da tempo da

piattaforma di smistamento merci per vaste porzioni delle filiere alimentari dell'Alessandrino e del Cuneese; Torino offre servizi logistici dedicati al sistema produttivo dell'*automotive*, Parma offre sistemi di magazzinaggio per il secco ed il refrigerato al servizio della filiera agro-alimentare locale, Prato si va specializzando con un'offerta di servizi logistici dedicati al Sistema Moda, che trova nel distretto industriale locale un punto di riferimento essenziale.

Più ci si sposta verso Sud meno dinamico appare il sistema degli interporti, quasi proporzionalmente al diradarsi del tessuto produttivo. Se Nola e Marcianise, in Campania, registrano livelli di movimentazione superiori al milione di tonnellate all'anno, altri come Pescara e Bari presentano ancora una transito merci piuttosto contenuto. Ciò che si riesce a dedurre dai dati disponibili è che gli interporti hanno ragion d'essere lì dove sussiste un certo livello di movimentazione merci; ed è viceversa difficile immaginare che essi siano in grado di stimolare sviluppo economico a prescindere dal tessuto produttivo in cui si innestano e, ancora più, a prescindere dall'esistenza o meno di una solida struttura d'impresa.

1.4. Forze e debolezze

Come più volte sottolineato l'interportualità italiana presenta indubbi elementi positivi ma anche alcune criticità. Di seguito si tenta una ulteriore schematizzazione.

L'intensa progettualità in atto, finalizzata all'ampliamento degli spazi disponibili, allo sviluppo di piattaforme logistiche complesse e all'intensificazione e ottimizzazione della movimentazione di merci anche grazie ad accordi con altri nodi della rete logistica nazionale appaiono indicatori sufficienti di una spinta alla crescita cui si sta cercando di dare luogo attraverso strategie caratterizzate da un discreto livello di propositività. Gran parte delle strutture del Nord, alcune di quelle collocate nel Centro Italia e nel Mezzogiorno si caratterizzano per un modello originale di sviluppo, nel senso che ciascuna di esse tenta la strada della specializzazione a sostegno di specifiche filiere produttive, oltre che la strada del miglioramento continuo dei servizi di logistica, anche tramite l'utilizzo ed il rinnovamento delle tecnologie disponibili sul mercato.

Non mancano tuttavia alcune criticità e minacce allo sviluppo futuro.

Un primo elemento di rilievo è rappresentato dal periodo estremamente lungo che è intercorso per quasi tutti gli interporti tra la fase di approvazione del progetto esecutivo e la sua realizzazione. Spesso sono stati superati i 10 anni e ciò appare ancora più evidente per gli interporti oggi in fase di com-

pletamento o di avvio. Progettazioni che affondano le proprie radici molto indietro nel tempo rischiano di rendere obsolete strutture complesse come gli interporti, oggi costretti ad operare in un mercato della logistica in profonda evoluzione. In sostanza, l'eccessivo lasso temporale che intercorre tra la progettazione di un'opera e la sua messa in funzione rischia di fare nascere già vecchie tali strutture. Paesi a noi vicini, come la Spagna e la Francia costituiscono dal punto di vista della competizione nel campo della logistica dei casi di scuola; tali Paesi sono stati in grado di modernizzare i propri nodi logistici o crearne di nuovi in tempi record e forse anche con un minore dispendio di risorse finanziarie rispetto a ciò che è accaduto in Italia.

Esistono tuttavia delle motivazioni profonde che spiegano la lentezza con cui il sistema interportuale si è sviluppato in Italia; motivazioni che sono anche e soprattutto da ricercare nei rapporti tra i soggetti realizzatori delle strutture interportuali e la farraginosità delle procedure burocratiche imposte dalla normativa in materia di urbanistica, edificabilità, sicurezza e di impatto ambientale. In alcuni casi il lasso di tempo che è stato necessario affinché gli organi pubblici competenti rilasciassero la Valutazione di Impatto Ambientale o effettuassero i collaudi sulle strutture realizzate ha superato i 5 anni. In linea generale e come si avrà modo di verificare più approfonditamente nei capitoli successivi, alcune procedure si sono rivelate marcatamente critiche, in particolare:

- quelle relative al rilascio di autorizzazioni da parte delle Amministrazioni locali (in particolare autorizzazione alla destinazione d'uso dell'area e degli immobili);
- quelle relative al rilascio di attestazioni sul rispetto di norme di sicurezza e dell'ambiente;
- quelle legate alle procedure d'esproprio;
- quelle legate alla pianificazione urbanistica.

Altri aspetti mettono in evidenza alcuni scompensi che andrebbero progressivamente corretti. La rilevazione effettuate su 24 strutture operative o in fase di avvio, di cui si darà conto nel dettaglio nelle pagine che seguono, consente un *check-up* abbastanza approfondito degli elementi di debolezza che persistono in alcune strutture.

Se generalmente il raccordo con il sistema viario non presenta evidenti criticità, più delicato sembra essere il dialogo con Rfi, non sempre lineare, relativo alle modalità di gestione dei *terminal* ferroviari (talvolta sottoutilizzati), alla disponibilità di personale per l'utilizzo dei locomotori, all'utilizzo della rete, alla definizione di tariffe e manovre. Il raccordo con la struttura ferroviaria rappresenta inoltre un problema in sospeso ancora per gli interporti di Bari e di Venezia.

In particolare, esiste l'esigenza di arrivare ad un maggior coordinamento tra i differenti protagonisti delle reti e dei nodi infrastrutturali in Italia. Ci si riferisce, nello specifico, al caso del Gruppo Ferrovie dello Stato, la cui programmazione è spesso autonoma e differente rispetto a quella nazionale riguardante le infrastrutture. La conseguenza, in diversi territori, è una minore efficienza complessiva del sistema, arrivando addirittura a produrre strutture che rischiano di entrare in sovrapposizione tra loro. Per una migliore utilizzazione delle risorse pubbliche sarebbe opportuno pertanto un maggior coordinamento tra i diversi soggetti (ferrovie, ma anche porti, aeroporti e autostrade), compito che dovrebbe essere affidato *in primis* al Ministero dei Trasporti.

Molti passi avanti sono stati fatti ed a progetti importanti si dovrà dare luogo nel più breve tempo possibile, come nel caso del riadeguamento della linea ferroviaria tra Parma e La Spezia (c.d. Pontremolese) al fine di connettere più rapidamente l'Interporto Cepim con il porto ligure, o la creazione della connessione tra l'interporto di Livorno a la linea ad alta velocità, così come potrà essere d'aiuto l'intensificazione dei treni-navetta tra alcuni interporti (ad esempio: Rivalta Scrivia, Prato, Nola, Marcianise) con alcuni porti, sulla scia delle esperienze già da tempo consolidate come quelle degli interporti di Bologna, di Padova, di Verona e di Trento, che sono stati capaci di creare stabili sistemi di connessione a lungo raggio con alcune aree del Paese. Inoltre, se da un lato appare positivo il livello di integrazione tra i nodi interportuali e altri *terminal* intermodali, non mancano situazioni problematiche in cui la proliferazione di strutture analoghe possono forse portare ad una dispersione e frammentazione che rischia di compromettere lo sforzo di razionalizzare e ottimizzare il sistema logistico italiano. In una fase di accentuata razionalizzazione e taglio delle risorse pubbliche, pur necessarie alla modernizzazione e crescita dell'offerta di strutture per la logistica, sarebbe opportuno puntare *in primis* sugli interporti esistenti, quelli attivati e sostenuti in passato dall'apposita legge sull'intermodalità 240/90, fino ad arrivare ad un sistema in cui si aggiungano ai 18 oggi operativi gli 11 in fase di completamento. Le piastre logistiche e strutture intermodali non qualificabili come interporti, in previsione soprattutto nel Centro Italia ed al Sud, pur rilevanti, rischiano per ora di attivare delle duplicazioni di cui non sempre le aree produttive del Paese necessitano. Sarebbe pertanto opportuno scoraggiare la proliferazione di tali strutture e concentrare eventuali investimenti ed incentivi agli interporti ex. L. 240/90.

Un ulteriore aspetto da tenere in considerazione è rappresentato dalle relazioni che sussistono tra interporto e tessuto produttivo circostante. La prassi oggi mostra che a situazioni di forte affiatamento tra le due entità, come nel caso di Rivalta Scrivia, di Torino, di Bologna, di Verona e di Trento, corri-

spondono situazioni non certamente ad alta criticità ma sulle quali è opportuno continuare a lavorare. Agli interporti di recente istituzione come Prato, Cervignano del Friuli, Marcianise, Pescara e Rovigo può giovare l'ulteriore promozione dell'offerta di soluzioni intermodali.

Infine, sebbene il livello di intermodalità praticata dagli interporti si attesta su livelli consistenti, pari al 37% del totale movimentato, vale la pena di incentivare ulteriormente tale funzionalità, che può contribuire al decongestionamento di alcuni assi viari, specie al Nord, in prossimità di aree produttive o di aree portuali di grandi dimensioni (si pensi a quella di Genova, La Spezia e Napoli), oltre a rendere più efficiente il sistema dei trasporti con la realizzazione di economie di scala, la velocizzazione dei transiti e, non ultimo, un impatto ambientale meno invasivo di quanto non accada attualmente.

Auspicabile è infine il rafforzamento delle sinergie del *cluster terra-mare*. Porti ed interporti dovrebbero sviluppare un ruolo di comprimari nella costituzione di una rete logistica integrata che consenta di ottimizzare i flussi di merci, di ottimizzare l'uso degli spazi disponibili con una complessiva maggiore efficienza operativa che potrebbe contenere i costi legati alla logistica.

Certo molto dipende non solo da due attori, ovvero i porti e gli interporti, ma anche dai grandi gestori delle reti a cominciare da Rfi. Sebbene alcuni passi in avanti siano stati fatti per costruire un vero *cluster terra-mare*, ad oggi 9 dei 18 interporti operativi ritengono che l'intensificazione dei rapporti con il sistema marittimo, e portuale in particolare, sia una priorità assoluta.

1.5. Per una politica lineare

Un sistema in divenire come quello costituito dagli interporti – in cui ancora alcuni aspetti critici sono presenti e che è sottoposto a forti stimoli determinati dal mercato – dovrebbe porsi pochi essenziali obiettivi di crescita. Nel definire le priorità occorrerebbe, peraltro, fare affidamento e partire dalla valorizzazione delle prassi positive attivate negli ultimi anni.

Il sistema interportuale oggi potrebbe e dovrebbe concentrarsi sui seguenti obiettivi:

- a) dare forma completa al sistema a rete;
- b) proseguire nel processo di investimento per la modernizzazione continua delle strutture che già oggi si confrontano con il mercato e per quelle che a breve diverranno operative;
- c) adottare appieno il metodo del dialogo con altri attori del sistema logistico nazionale, sì da dare ulteriore sostanza al *cluster-terra mare* e ad una partecipazione ancora più chiara al sistema logistico nazionale;

d) incentivare un reale *sistema intelligente*, con tecnologie Ict, che metta in rete tutte le strutture interportuali, nessuna esclusa.

Occorre accelerare il completamento degli interporti ancora in fase di realizzazione. Un Paese come l'Italia che intende, spesso con inutile tono retorico, candidarsi ad essere piattaforma di interscambi nel Mediterraneo e, ancora di più, competere con i sistemi portuali del Nord Europa, non può permettersi di impiegare decenni per il completamento di strutture votate all'intermodalità ed all'offerta di servizi logistici avanzati.

Gran parte degli interporti in fase di realizzazione è peraltro collocata nel Mezzogiorno, dove andrebbe ridefinita la mappa dei flussi di merci e valutata la reale utilità di strutture incardinate in territori non particolarmente ricchi di imprese o dove è difficile che l'intermodalità possa avere un senso.

La capacità di investimento, per la manutenzione ed il miglioramento continuo delle strutture, oltre che per l'acquisizione di nuove tecnologie connesse alla logistica resta un *must* per tutti gli interporti. In questo contesto assume valore strategico il supporto finanziario pubblico che, nella larga maggioranza dei casi, sembra essere stato utilizzato appropriatamente generando effetti moltiplicativi di non poco conto.

L'intervento pubblico, attivato in modo piuttosto consistente soprattutto a partire dal 1992, e che ha ad oggi consentito flussi per 310 milioni di euro, (che dovrebbero avvicinarsi ai 500 milioni di euro intorno al 2010) ha, nella grande maggioranza delle 24 strutture che ne hanno beneficiato, generato un *effetto volano*. Come si avrà modo di constatare nel capitolo 4, la realizzazione o il completamento di numerosi *terminal* ferroviari, molte opere di ristrutturazione, la realizzazione di magazzini, opere idrauliche e stradali interne alle strutture interportuali sono state spesso realizzate anche grazie ai finanziamenti previsti dalla legge 240/40, talvolta in sinergia con altre fonti di finanziamento pubbliche.

La comparazione tra gli investimenti realizzati nel periodo 1992-2007 e gli incassi delle rate previsti dalle fonti pubbliche mette in evidenza come ad oggi 1 euro di contributo statale abbia generato 3,4 euro di investimento realizzato. Ciò vale in sostanza per un primo gruppo di interporti che hanno usufruito di finanziamenti pubblici in un periodo lungo di tempo a partire dal 1992. Per un secondo raggruppamento di interporti che ha iniziato ad usufruire di finanziamenti pubblici a partire dal 2002, l'effetto positivo dell'intervento statale è egualmente evidente e testimoniato dalla marcata accelerazione degli investimenti nel periodo successivo alla stipula della convenzione, rispetto ai cinque anni precedenti.

Partendo dunque da esperienze positive, in cui il sostegno finanziario pubblico ha avuto un senso compiuto, occorre oggi capire quale strada intra-

prendere. In presenza di una inevitabile e, soprattutto, auspicabile decisiva razionalizzazione della spesa pubblica, il sistema degli interporti deve ambire ad un affinamento delle politiche di sostegno, ad una sorta di *fine tuning* delle politiche a suo favore, e garantirsi pochi mirati incentivi che consentano di innescare una nuova propensione agli investimenti e la messa a regime dell'intero sistema.

Per ciò che concerne il terzo dei punti sopra richiamati, vale solo la pena di sottolineare che gli interporti sono nodi di una rete complessa: quella della logistica. Essi dunque non possono esistere senza una reale connessione con le altre parti di tale sistema. Da tempo e per primi molti interporti hanno cercato il dialogo, specie con il sistema portuale italiano attraverso accordi che permettessero ai primi di essere funzionalmente integrati ai porti per la gestione merci "lato terra". I primi segnali che confermano la costruzione progressiva di un *cluster terra-mare* sono oggi evidenti. Molti interporti hanno ormai collegamenti regolari con strutture portuali vicine e lontane. È un primo passo rispetto alle potenzialità effettive che il sistema logistico può offrire, ma la strada giusta è stata imboccata e su di essa occorrerà ancora lavorare.

Ultimo, non certamente per importanza, è l'obiettivo di *realizzare un vero sistema a rete* sfruttando le tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni oggi a disposizione. Paradossalmente l'insieme degli interporti si presenta solo parzialmente come sistema integrato al proprio interno. La raccolta dei dati essenziali sulla movimentazione di merci il più delle volte non è confrontabile tra una struttura e l'altra poiché ciascuna utilizza un proprio codice di lavoro, di immagazzinamento e di elaborazione dei dati. *Occorre fare della rete interportuale una struttura dialogante*, capace di esprimersi in un linguaggio comune e facilmente comprensibile, che consentirà economie di scala, ottimizzazione dei flussi e reale integrazione tra nodi logistici di una medesima rete. *Uirnet*, il sistema promosso da Uir, si muove lungo questo percorso assai complesso, verso il quale occorre non abbassare il livello di attenzione, ma anzi accelerare processi e mezzi per renderlo reale.

2. UNA VISIONE DINAMICA DELLA RETE INTERPORTUALE

Il sistema interportuale è attraversato, al proprio interno, da notevoli differenze; risulta pertanto complesso procedere ad una analisi d'insieme, che richiede molteplici precauzioni. Troppo poco omogenee sono le caratteristiche dei singoli interporti, la loro storia, l'origine e lo stadio d'avanzamento dei progetti, oltre al ruolo che assolvono nei territori in cui sono ubicati. La pluralità di situazioni dipende in primo luogo dalle naturali specializzazioni che contraddistinguono un Paese complesso quale l'Italia, in cui poli produttivi, aree a forte incidenza dei consumi e corridoi di transito delle merci incidono notevolmente sull'importanza e sul senso di tali nodi logistici, la cui funzione va ben al di là del puro intercambio modale. Simili elementi e le dinamiche innescate a livello locale saranno oggetto di approfondimento nel terzo capitolo dello studio. Prima di procedere ad un'analisi che raggiunga un tale livello di dettaglio, è tuttavia utile offrire una visione complessiva che dia la misura di quanto il sistema si stia evolvendo, superando difficoltà e lentezze iniziali per acquisire un ruolo sempre più importante all'interno del panorama logistico nazionale.

Grazie ad un questionario d'indagine che ha permesso di rilevare dati descrittivi e percorsi di sviluppo di 24 strutture interportuali, attive o in corso di realizzazione¹, è possibile cogliere gli elementi fondanti di un sistema che sta attraversando, al contempo:

- *una fase di crescita*, intesa sia in termini di dimensione fisica (spazi destinati all'intermodalità o ai magazzini) che, soprattutto, economica (tutti gli interporti attivi hanno registrato, negli ultimi anni, un notevole incremento tanto della quantità di merci movimentate quanto del fatturato);

1. Dei 29 interporti oggetto d'indagine, non sono disponibili dati quantitativi rilevanti per 5 strutture ancora in una fase embrionale. Si tratta degli interporti di Tito, Termoli, Bergamo, Salerno e Roma est. Altri 6 interporti (Jesi, Orte, Frosinone, Gioia Tauro, Catania e Cerignola), pur avendo risposto al questionario, non sono ancora operativi e pertanto le indicazioni emerse saranno esaminate in maniera distinta da quelle dei 18 già operativi. L'operatività degli interporti di Livorno e Bari è per il momento soltanto parziale.