

rimangono, con soglia superiore sempre ai 25 milioni di tonnellate di merci, solo 2 porti: Genova e Gioia Tauro.

Se scendiamo alla soglia di 15 milioni di tonnellate questo numero sale, oggi, a 7 porti (Genova, la Spezia, Livorno, Gioia Tauro, Taranto, Ravenna, Venezia).

Questa fredda analisi è scomoda in termini assoluti ma, al tempo stesso, mette in evidenza la rilevanza e la forza di alcuni HUB portuali del nostro Paese nel Mediterraneo,

Questo approccio porta a due distinte denunce:

- i nostri porti, anche quelli che chiamiamo HUB, anche quelli che movimentano 25 milioni di tonnellate di merci (escluse le rinfuse liquide), hanno collegamenti stradali e ferroviari non integrati con l'entroterra;

- alla luce della crescita dei container, una crescita, come detto prima, davvero inimmaginabile (da 3.806.000 container nel 1996 a circa 9.000.000 di container nel 2003), ancora oggi non è nata una cabina di regia capace di ottimizzare al massimo questo crescente volume di quantità movimentate, questa interessante filiera logistica.

A queste denunce, però, fa seguito una immediata considerazione quella legata alla definizione urgente della nuova griglia stradale, ferroviaria e portuale capace di dare concretezza ed incisività all'altro

grande progetto strategico quello relativo alle **“autostrade del mare”**, quel progetto che dispone ormai di un apposito Master Plan sinteticamente riportato nel Capitolo **“Adeguali menti funzionali del quadro programmatico definito nella Delibera CIPE 121 e rivisitato con la Delibera CIPE del 18 marzo 2005 (Nota integrativa Conferenza Stato Regioni)”**

La singolarità della ubicazione dell'Italia all'interno del Mediterraneo impone quindi, in questa fase, la chiara identificazione non dei ruoli delle singole portualità ma della offerta organica di portualità dell'intero Paese.

Potrebbe sembrare impopolare, identificare un elenco dei porti che costituisce, insieme ad una rete stradale e ferroviaria, esistente o in fase di realizzazione, quello che prima definivamo una nuova griglia infrastrutturale, ma non è impopolare se diamo certezza funzionale ai collegamenti tra porto e retroporto perché in tal modo eviteremo, nell'arco di poco tempo, un collasso dovuto proprio alla incapacità di rispondere alla esplosione della domanda di trasporto nei sistemi portuali italiani

Questo modo di capire o di concepire la nostra portualità deve essere interpretato come una cosciente analisi dell'enorme lavoro da fare solo per un numero limitato di HUB portuali i quali, indipendentemente dalle gratuite forme di pianificazione, sono ormai inequivocabilmente i nodi cerniera delle reti del Mediterraneo.

Alcuni di loro cresceranno solo se potranno interagire funzionalmente con il retroterra, alcuni di loro potrebbero scomparire se rimarranno semplici piastre per il transhipment.

Questo numero limitato si attesta al di sotto delle 7 unità. Questo approccio dovrebbe portare ad identificare alcune famiglie di realtà portuali su cui innescare forme di partenariato **pubblico – privato**, forme di azionariato diffuso, soprattutto per quanto concerne le infrastrutture logistiche.

b) Definizione di un quadro di interventi per consentire una organica funzionalità tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sopranazionale

Questa emergenza è legata al fatto che, negli ultimi 5 anni, si sono verificati alcuni eventi che riguardano direttamente l'Italia.:

- 1. La nuova Europa geografica, geoeconomica, geopolitica ed il ruolo del Mediterraneo**
- 2. Il perdurare della crescita del PIL della Cina**
- 3. La bassa crescita dell'economia europea**

1.

Il Mediterraneo oggi movimentava **32,3 milioni di TEU**, un volume di traffico enorme anche se Singapore da solo ne movimentava **19 milioni di TEU**, ma una previsione, fatta da Ocean Shipping Consultants, dichiara che nel **2015 nel Mediterraneo si movimenteranno 59 milioni di TEU**.

Ebbene questa è una previsione pessimistica, addirittura, per la maggior parte degli operatori del settore è una previsione volutamente restrittiva; tutti sono convinti che nel **2015 il Mediterraneo movimenterà circa 70 milioni di TEU.**

I Corridoi plurimodali Rotterdam – Genova, Berlino – Palermo e Lisbona - Kiev e Bari – Durazzo – Varna e le sue proiezioni di connessione con i Paesi del Mar Nero sono tutti canali secchi che rendono il Mediterraneo il grande teatro economico delle convenienze di tre aree quali il Nord Africa, la nuova Europa ed il complesso ed articolato sistema euroasiatico.

Tutto questo potrà generare una sostanziale rilettura delle aree a minor tasso di sviluppo del sistema Mediterraneo, quali le Regioni Obiettivo Uno.

2.

La crescita del PIL della Cina e la contestuale modifica dei mercati di offerta mondiale delle materie prime e dei beni di consumo rappresenta un fenomeno davvero preoccupante.

Una simile crescita, infatti, per la dimensione demografica, supera ogni livello fisiologico e si caratterizza, a tutti gli effetti, come un fenomeno dirompente che azzerà automaticamente le evoluzioni lineari di crescita dei Paesi industrialmente avanzati, ed, al tempo stesso, **genera squilibri nei costi di alcuni prodotti essenziali quali l'acciaio, il petrolio, il cemento.**

Questi squilibri cambiano strutturalmente la configurazione conosciuta dei mercati e rischiano di generare un rallentamento dello sviluppo economico delle aree storiche della vecchia Europa.

Se l'aumento del PIL in Cina, dovesse mantenersi nei prossimi tre anni su livelli dell'8%, automaticamente il costo di alcune materie prime, proprio in base ad una corretta logica del rapporto domanda-offerta, renderebbe alcuni prodotti semilavorati e finiti della nostra produzione industriale non competitivi ed, al tempo stesso, si produrrebbe, nel terzo millennio, un anacronistico ritorno a forme di protezionismo che renderebbero ingestibile quel processo di naturale scambio, tra l'Europa e la Cina, già presente in diverse filiere merceologiche.

Il Mediterraneo quindi di fronte alla naturale esplosione commerciale generata da un simile fenomeno dovrà necessariamente far fronte ricorrendo a tre distinte tipologie di offerta portuale:

- L'offerta portuale finalizzata al **transhipment**
- L'offerta portuale capace solo di fare da **cabina di regia**, cioè rete tra porti
- L'offerta portuale in grado di rafforzare il rapporto porto – retroporto a tal punto da generare **rete**, da generare **sistema**, da **costruire organicamente l'offerta generata dalle "autostrade del mare"**

In tale contesto quindi, se si vuole assicurare un'ampia funzionalità, tra i vari impianti portuali e la rete nazionale e sovranazionale, occorre poter ottimizzare gli interventi al fine di riqualificare l'offerta organica di portualità del Paese e consentire ad essa di mantenere il necessario "impeto

competitivo” e far fronte alle nuove sfide del mercato attraverso una appropriata allocazione delle risorse, che “stressi” i tempi di realizzazione delle dispensabili opere di ampliamento ed ammodernamento delle infrastrutture portuali retroportuali e logistiche.

3.

In merito al terzo evento quello legato **alla bassa crescita dell'economia europea**, è opportuno ricordare intanto che è, a tutti gli effetti, un fenomeno che non è stato previsto nel tempo e quindi ha generato e sta generando di nuovo aree forti ed aree deboli, modificando quella che noi oggi conosciamo invece come un'unica realtà europea.

La geografia economica delle aree ricche e delle aree povere specialmente dell'Europa che si affaccia sul Mediterraneo, potrebbe essere fortemente modificata dalla mancata configurazione di una politica infrastrutturale organica a scala comunitaria generando in un futuro prossimo forti squilibri tra ambiti territoriali già impoveriti.

Viene fortunatamente incontro a questa assenza di assetto strategico il lavoro fatto dal Gruppo Van Miert e dalla contestuale approvazione dello stesso documento da parte del Parlamento europeo il 21 aprile del 2004.

In realtà si potrebbe assistere, in assenza di azioni organiche a scala comunitaria, ad una naturale evoluzione strutturale, solo di determinati porti:

- **Malta e Cipro** potrebbero diventare **cabina di regia** della portualità mediterranea

- **Porto Said o Alessandria d'Egitto, Algeciras e Gioia Tauro** potrebbero diventare gli unici **porti per il transhipment**
- **Barcellona, Fos, Trieste e Genova** potrebbero diventare i porti integrati con i grandi corridoi delle reti TEN.

Diventa quindi essenziale l'azione programmatica e strategica della Unione Europea per evitare che rendite di posizione possano mettere in crisi la organicità e la ottimizzazione della offerta trasportistica sia del bacino del Mediterraneo, sia degli altri bacini come quel del Mar Nero e del Mare del Nord e del Baltico che, proprio nella logica del "Wider Europe" si configurano come i teatri economici della nuova Europa.

Diventa quindi essenziale, per evitare in un sistema liberista azioni dirigistiche, definire quali strategie possano garantire una crescita delle singole piastre logistiche nel rispetto delle regole di concorrenza e nella ottimizzazione dei flussi di traffico sulla intera rete europea.

c) Identificazione delle possibili alleanze e delle possibile forme di copertura finanziaria

Dovrebbe prendere corpo un processo di esperienze di tipo "Partenariato Pubblico Privato" capace di realizzare e gestire tutti i sistemi di integrazione tra porto e retroporto.

Per dimostrare la bancabilità dell'iniziativa è sufficiente ricordare che, qualora si volesse approfondire solo il caso delle portualità italiane, nei soli porti di **Genova, Civitavecchia, Gioia Tauro, Taranto e Trieste** dove si movimentano globalmente circa 90 milioni di tonnellate di merci, una

royalties di soli 2 € per tonnellata movimentata produrrebbe un valore di 180 milioni di € per anno. Una soglia annuale questa che consentirebbe un break even dell'investimento di riqualificazione funzionale degli impianti portuali prima richiamati, in dieci anni.

Le alleanze sono tutte da costruire; sicuramente nel caso italiano, il gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., le Società Concessionarie di reti autostradali, la Rete Autostrade del Mare S.p.A., i vettori marittimi ed alcuni soggetti privati potrebbero candidarsi per attuare e gestire simili iniziative.

4. Il costo del trasporto e della logistica

Gli indicatori chiave e l'approccio analitico e programmatico

1. PIL 1980 – 2005 = + 41,7%
2. I veicoli pesanti nello stesso periodo sono aumentati del 108%, i veicoli leggeri del 152%
3. Il costo del trasporto delle merci in ambito urbano è il 33% del costo totale dell'autotrasporto

		Conto proprio	Conto terzi
Autotrasporto urbano	42.000	37.000	5.000
Autotrasporto regionale	55.600	33.000	22.600
Autotrasporto interregionale	20.400	6.000	14.400
Autotrasporto internazionale	11.000		11.000
Totale	129.000	76.000	53.000

1. Oltre l'80 % delle consegne delle merci avviene su aree pubbliche
2. Il numero delle consegne giornaliere per veicolo (parametro inversamente proporzionale al costo del servizio) si è dimezzato nel corso dell'ultimo quinquennio a causa delle difficoltà di sosta e degli intralci alla circolazione

3. I processi produttivi, le filiere merceologiche, le aree della produzione, i costi della produzione in un mercato di 25 Stati e, tra poco di 28, sono cambiati integralmente.

4. La filiera logistica, o meglio, la intelligenza logistica è esplosa ma ancora non si è radicata. Infatti:

- la capillarità della produzione
- la capillarità della distribuzione
- la inesistenza di piani del commercio
- il disegno urbanistico legato al costruito, cioè alle città intese come

serbatoio dell'abitare e non del vivere

- l'abitudine o le abitudini dei consumatori
- la distinta articolazione ed organizzazione territoriale

costituiscono un sistema di equazioni complesso e difficile

5. Un sistema che ancora oggi non consente agli analisti di capire perché, ad esempio, il 25% di consumi food e no food dell'area romana siano prodotti in ambiti interni alla regione Lazio e, nel caso di Napoli e di Milano, rispettivamente il 30% ed il 40% all'interno delle regioni Campania e Lombardia. C'è da chiedersi cioè come mai:

- se il costo del trasporto nelle aree urbane rappresenta il 33% del costo dell'autotrasporto, cioè incide per 21.500 milioni di € (42.000 miliardi di lire)

- se la produzione legata ai consumi è pari a 180.000 milioni di € (360.000 miliardi di lire), si ottiene una incidenza del costo del trasporto sul trasportato in ambito urbano superiore al 12%
- se sui prodotti food il margine di competitività non supera il 7 – 10%

come mai, ripetiamo, si è fatto, fino al 2002, così poco per generare una vera rivoluzione culturale, si è fatto così poco per gemmare concretamente cultura logistica?

6. La logistica non è mai un segmento di un processo; un Paese può davvero abbattere i costi della produzione e della distribuzione se la logistica è un comune denominatore di tutti i processi, se la logistica è l'unico DNA della gestione di tutti i processi che concorrono alla produzione ed alla commercializzazione dei prodotti.

7. Il passaggio dal dirigismo al liberismo, dal centralismo al federalismo, dai corridoi interni a quelli eurasiatici, dal Piano Nazionale dei trasporti al Master Plan comunitario. Tutto questo testimonia che la pianificazione è legata ormai ad un processo di confronto, tra domanda ed offerta di impianti fissi e servizi, coerente essenzialmente ad una sola finalità:

- **l'abbattimento dei costi e l'aumento del MON (Margine Operativo Netto)**

8. Questo nuovo approccio impone una rivisitazione delle aree, degli ambiti fisici classici, cioè: area urbana, provincia, regione e macroregione. Un approccio del genere testimonia quanto sia ancora

forte la eredità del passato e, soprattutto, la illusione che la fisicità territoriale possa avere un ruolo nella evoluzione, ad alta entropia, della organizzazione dei processi logistici e di mercato. È sufficiente leggere le esperienze tedesche, francesi, canadesi, ecc. per capire che qualsiasi forma di dominio territoriale rappresenta solo un vincolo burocratico; la dimensione europea ormai costituisce il riferimento chiave di ogni processo. Le attività produttive quindi non saranno più individuabili in modo statico in determinati sedimi e, soprattutto, il processo produttivo di determinate tipologie merceologiche cambierà con ritmi sempre più veloci. Gli ambiti del consumo invece vanno sempre più verso una identificazione statica, sempre più storica; le aree urbane, medie e grandi, sono diventate in modo irreversibile, le sedi del consumo. In questo processo di rafforzamento della città hanno giocato un ruolo fondamentale le attività del terziario; in realtà in dodici macro aree urbane del Paese si concentra oltre il 70% dei consumi. **Queste peculiari caratterizzazioni della economia legate alla produzione ed al consumo, trovano come comune denominatore: la loro stretta sudditanza dalla rete dei trasporti, dalla organizzazione della logistica, dalla qualità dei servizi di trasporto, dalla ottimizzazione dei processi di scambio.**

9. La serie di argomentazioni sollevate nei punti precedenti ha portato, finalmente, alla identificazione di uno strumento essenziale: il Patto della Logistica.

10. Il Patto della Logistica, così come impostato, è il naturale complemento al Piano delle Infrastrutture in una logica europea. Da tale strumento emerge in modo chiaro che la logistica è una categoria concettuale che contiene già al suo interno le condizioni

proprie di quel processo naturale che porta al concetto di “mercato”, al concetto di “competitività”, al concetto di “libero scambio”, cioè al concetto che, addirittura, rappresenta il vero lievito del Prodotto Interno Lordo di un sistema economico. Il fatturato generato da un container, nel caso in cui ci si limiti solo a movimentarlo e qualora invece il container venga sdoganato, stoccato, manipolato e distribuito, e qualora venga supportato adeguatamente da una rete infrastrutturale efficiente, passa da 300 Euro a 2.300 Euro, l’utile da 20 Euro passa a 200 Euro, il beneficio dello Stato da 110 Euro a 1000 Euro e ogni mille unità movimentate invece di generare cinque unità lavorative ne generano 42. Questi dati sono ulteriori indicatori che denunciano quanto miope sia stato, in passato, l’approccio verso la identificazione ottimale degli HUB portuali, interportuali ed aeroportuali, verso ogni azione organica di potenziamento delle reti e dei nodi.

11. Questo approccio denuncia come, addirittura, sia emerso, in questi quattro anni, un convincimento davvero rivoluzionario: **la crescita del Prodotto Interno Lordo è legata, essenzialmente, alla competitività del sistema e non solo all’aumento della domanda di trasporto. In realtà, per assurdo, può aumentare in modo esponenziale la domanda di trasporto, le nostre strade possono diventare sempre più saturate, sempre più incapaci di rispondere alle esigenze della domanda; ma se questa crescita non trova condizioni di ottimizzazione dell’intero processo, se non è supportata da una serie di infrastrutture materiali ed immateriali, allora tutto diventa purtroppo solo una voce di costo che somma solo diseconomie.**

12.L'obiettivo del Governo, non consiste, quindi, solo nel realizzare opere in modo keynesiano, realizzare opere per arricchire di infrastrutture il Paese. Questo non era e non poteva essere un obiettivo di chi ha capito che la vera condizione per generare competitività è quella che consente una interazione funzionale tra offerta infrastrutturale e domanda di trasporto. Chi viaggerà il prossimo anno sul nuovo asse ad alta velocità Torino – Novara, potrà guardare lateralmente il flusso di auto e di TIR che corre sull'autostrada Torino – Milano, cioè, viaggerà all'interno del Corridoio plurimodale Lisbona – Kiev, all'interno non di una strada parallela casualmente alla ferrovia ma su un asse modale che, correndo parallelamente ad un asse ferroviario, disegna e realizza il concetto più avanzato di corridoio plurimodale, sia per la densità di funzioni di trasporto che per l'impatto ambientale. Si viaggerà all'interno non di una infrastruttura ma all'interno di una arteria che contiene le condizioni capaci di generare competitività.

13.La interazione funzionale tra offerta infrastrutturale e domanda di trasporto quindi era ed è il vero obiettivo di questo Governo, di questa Legislatura. Questo approccio è stato il comune denominatore nella redazione della Legge Obiettivo, nella redazione del Piano delle infrastrutture strategiche, nella definizione delle Leggi mirate al rilancio della intermodalità, nella ristrutturazione del Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti, durante il semestre di presidenza italiana della Unione Europea, quando sono stati definiti i nuovi Corridoi paneuropei e la rete delle Autostrade del mare. In realtà era ed è necessario rendere coerente la necessità di muoversi all'interno di un vasto teatro geo economico con l'assetto infrastrutturale materiale ed immateriale. L'obiettivo che si voleva conseguire e, siamo convinti, stiamo conseguendo, era ed è la costruzione di una politica dei trasporti

capace di caratterizzarsi essenzialmente nelle sue componenti economiche, nelle sue componenti modali, nelle sue componenti che generano un valore aggiunto socio economico misurabile.

14. Per comprendere meglio le motivazioni che hanno portato alla costruzione di un nuovo assetto culturale della politica dei trasporti, è opportuno ricordare un dato: la produzione industriale del Paese nel 2004 si è attestata intorno ad un valore di 920 miliardi di €; la incidenza del costo della logistica nel nostro Paese, sempre nel 2004, si è attestata intorno ad un valore pari al 22%; in realtà circa 180 miliardi di € costituiscono il valore della logistica e del trasporto nel nostro Paese. Negli altri Paesi dell'Unione Europea tale valore si attesta intorno al 14% – 16%. Ebbene se non riusciamo nel breve periodo ad ottimizzare tale incidenza, se non riusciamo ad ottimizzare il carico vuoto, se non usiamo, soprattutto per alcune merci, ad esempio quelle pericolose, la ferrovia, automaticamente assisteremo ad una perdita secca di competitività delle nostre imprese, assisteremo ad una veloce delocalizzazione dei nostri distretti produttivi, regaleremo il valore aggiunto dei nostri prodotti ad altre realtà economiche. Non riusciremo, cioè, a governare quella profonda trasformazione che il nostro sistema produttivo sta vivendo e che riguarda la continua evoluzione di cambiamento dell'assetto fino ad oggi conosciuto e che vedeva contrapposte aree di consumo e di produzione. È utile ricordare che potrebbero prendere corpo delle iniziative che, non garantendo una infrastrutturazione omogenea, riproducano aree forti ed aree deboli, iniziative cioè molto simili a quelle che in passato hanno disegnato volontariamente ed involontariamente le aree deboli d'Europa; iniziative che in modo sleale penalizzano la pariteticità delle condizioni per accedere ai mercati.

15. All'interno di questo specifico paragrafo, all'interno di questa specifica analisi, che denuncia l'essenzialità della organizzazione infrastrutturale e della utilizzazione ottimale delle reti, si ritiene opportuno prospettare una proposta organica in materia di Piastre Logistiche che dovrà necessariamente caratterizzare il nuovo tessuto connettivo infrastrutturale del Paese. Tessuto connettivo che dovrà trasformare l'attuale spontaneismo, l'attuale entropia esistente anche in aree con grande tradizione di tipo trasportistico, come l'area ligure, l'area della Padania, ecc. in sistema funzionale ed efficiente.

È oggi possibile identificare ambiti territoriali vasti al cui interno sono già presenti riferimenti nodali che si configurano come punti chiave di vere Piastre Logistiche.

In realtà, l'attività logistica, intesa come ulteriore modalità di trasporto, possibile solo se sistemi produttivi e sistemi modali sono strettamente funzionali l'uno all'altro, producono, anche in territori geograficamente "continentali", forme di "insularità" trasportistica, riproducendo esattamente, come nel caso della Sardegna, realtà territoriali integrate che si configurano come "Piattaforme Logistiche".

Si configurano, così, territori caratterizzati da omogeneità connettive come:

- la Piattaforma Logistica del Nord Ovest costituita dal sistema portuale ligure Genova, la Spezia, Savona, con la retroportualità di Rivalta Scrivia e Alessandria e le strutture intermodali di Novara e Orbassano strettamente integrate con il nodo ferroviario di Mortara e le piattaforme logistiche di Piacenza Pavia e l'hub aeroportuale di Malpensa;