



Ripensare le “Piattaforme Logistiche”: il caso del Gateway dell’Alto Adriatico

TeMA
03.11

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 4 - No 3 - settembre 2011 - pagg. 43-52

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

Sperimentazioni

© Copyright dell'autore.

Rethinking “Logistics Platforms”: the Case of the North Adriatic Gateway

Marco Dean*, Sandro Fabbro**

* Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura (DICA)
Università degli Studi di Udine
email: MARCODEAN2003@libero.it

** Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura (DICA)
Università degli Studi di Udine
email: sandro.fabbro@uniud.it

Un inquadramento generale

E' noto che il territorio è un sistema complesso caratterizzato da relazioni economico-sociali e da flussi di diverso tipo che concorrono a strutturare una maglia, spesso assai fitta, nello spazio costituita da “nodi” (infrastrutture puntuali) e “archi” (infrastrutture lineari). I primi sono per lo più rappresentati dagli impianti produttivi e distributivi, quali complessi industriali, porti, aeroporti, stazioni ferroviarie, interporti e altri centri intermodali; i secondi, corrispondenti alle vie di comunicazione e impianti di approvvigionamento, devono connettere le infrastrutture puntuali assicurando la fluidità dei flussi materiali ed immateriali. E' la logistica che deve assolvere a questo scopo. Il Council of Logistics Management (1986) definisce, pertanto, la logistica come il processo atto a “programmare, gestire e controllare in maniera efficiente ed efficace il flusso di beni e servizi e delle relative informazioni dal punto di origine al punto di consumo, con l'obiettivo di soddisfare le richieste del cliente”.

Gli effetti della globalizzazione hanno contribuito al ridisegno di queste reti, portando la logistica ad assumere una rilevanza sempre maggiore nell'ambito dell'economia ma anche delle politiche urbane e territoriali. Fenomeni quali la delocalizzazione della produzione, la standardizzazione, la riduzione dei costi di trasporto e le nuove tecnologie dell'informazione hanno contribuito al rapido sviluppo del trasporto intermodale e al drastico aumento dei volumi di interscambio a lunga distanza, soprattutto via mare (Bologna, 2010). Quel che ne deriva è una struttura relazionale basata non tanto su meccanismi di prossimità geografica quanto, anche alla luce dell'avvento del *just in time*, sull'efficienza dell'intero ciclo di trasporto. Oggi “nodi” e “archi” si presentano, dunque, come un sistema organizzato su differenti scale territoriali ed in cui i flussi devono essere smistati dai nodi cercando di ottimizzare tempi e costi del trasporto. La politica europea dei corridoi

The objective of this paper is to explore more realistic and sustainable territorial and logistics strategies (see Fabbro, Mesolella, 2010) in order to reconnect the Italian infrastructural system to the wider network of European corridors.

Until this moment, the logistics and strategic national plans have not been selective concerning the identification, along the TEN-T Corridors, of a few ports and freight villages which are able to become effective European gateways within the Italian territory and attract private investments. Moreover, these planning instruments, instead of basing their strategies on the most concrete corridors have preferred to conceive their policies on entirely “imaginary” ones. This is, for instance, the case of the Logistics Platform in the Nord-East area of Italy. This Platform has been organized around the uncertain Corridor V, rather than the more concrete (but not yet recognized in the European maps) Adriatic-Baltic corridor. As a consequence, in this Region, several existing national infrastructures appear, at the moment, largely underused: a. a freight village of considerable size and European standards such as the Interporto Alpe Adria in Cervignano del Friuli, and b. an international double railway such as the “Pontebbana” that links the North-East area of Italy with Austria, through the Alpine pass of Tarvisio, and which is already the southern segment of the Adriatic-Baltic corridor.

On the other hand, these infrastructures might play a significant role in light of the positive estimates about the new trends of maritime trades, which would realize a renewed centrality to the Mediterranean Sea (Drewry Shipping Consultants, 2010), and important development programs regarding the Adriatic ports, involving both public (Venice, Rijeka) and private (Monfalcone-Triest, Koper) stakeholders. The aim of these projects is to increase the competitive capacity of the North Adriatic port system and establish a more effective connection between it and the central and eastern parts of Europe, through the Baltic-Adriatic Corridor, so as to constitute the so-called *North Adriatic Gateway*.

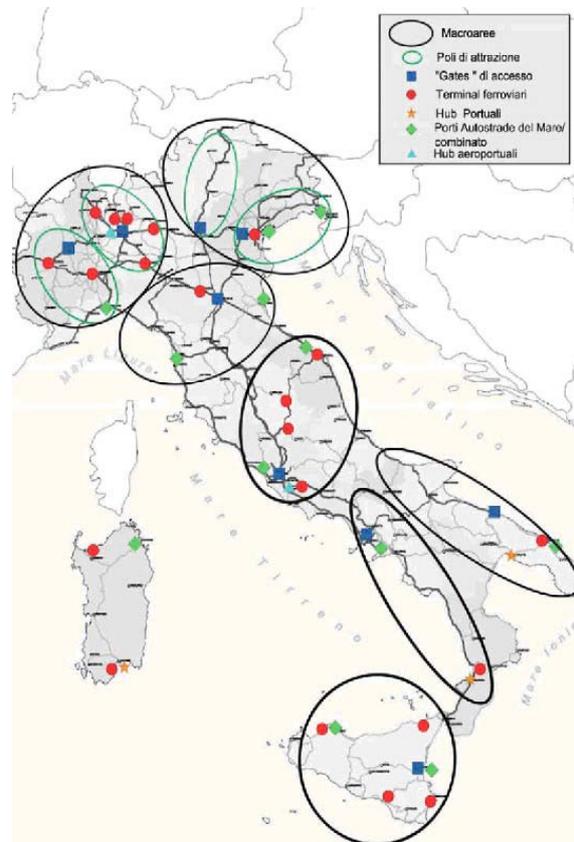
Similarly it would be possible to use the same strategies even for the the Nord-West territories which could depict the second important Italian gateway, the so-called *North Tyrrhenian Gateway*. The paper concludes its argumentations supporting the necessity of putting more emphasis on the Corridor 1, the Two Seas Corridor 24 and the Adriatic-Baltic corridor instead of the Corridor V. In fact only these North-South Corridors, linking Italy to the most productive European regions, could allow to produce economic benefits in a shorter term, while in this possible scenario, the Corridor V (hierarchically subordinate to the other axis) would connect the two Italian gateways each other and these ones to the second-level national infrastructure, in order to avoid the marginalisation of entire regional areas from the major trade and economic networks.

inquadrate nella Trans-European Network for Transport (TEN-T) è una delle risposte a queste esigenze. In particolare, con il termine "corridoio" si identifica il progetto di una rete multimodale (ferrovie, strade e vie navigabili) per il trasporto di merci (ma anche persone), in grado di connettere e "mettere a sistema" le diverse infrastrutture puntuali e lineari dei paesi attraversati, integrandole nel *network* mondiale e delineando, così, una maggiore competitività territoriale dell'UE negli scenari economici globali. L'offerta infrastrutturale e logistico-distributiva di un territorio appare, dunque, decisiva per lo sviluppo economico e sociale dello stesso. Solo un sistema infrastrutturale capace di soddisfare le nuove esigenze di trasporto e di logistica può consentire, infatti, ad un dato ambito territoriale vasto, l'accesso a quei *network* trans-nazionali in grado di apportare risorse preziose per lo sviluppo economico e sociale di una regione. Viceversa una logistica inefficiente risulta incapace di attrarre traffici di scala sovragionale e di produrre valore aggiunto per il territorio. In questo panorama alcuni porti giocano o possono giocare un ruolo strategico, costituendo delle vere e proprie *gateway*, per importanti volumi di traffico, verso territori vasti anche come interi continenti (Rodrigue, Comtois, Slack, 2009). I porti, storicamente concepiti come attrezzature, solitamente urbane, di interfaccia tra la rete del trasporto marittimo e quella terrestre (porto-città), costituiscono, attualmente, i nodi fondamentali di una rete di trasporto, che si riorienta, in chiave intermodale, su aree di dimensione continentale (porto-*network*) e che, in Europa, sfruttando la rete delle TEN-T, permette agli scali di diventare dei centri di distribuzione per i traffici verso vaste regioni economiche (attualmente il 70% dell'import dell'UE ed il 68% dell'export avviene via mare).

Relativamente a queste considerazioni generali, nel presente paper si intende sostenere la necessità e l'urgenza, per l'Italia, di cambiare approccio alla gestione delle infrastrutture nazionali, per la mobilità delle merci, ed alla programmazione dei grandi assi multimodali. Questo cambiamento deve passare attraverso:

- una innovazione profonda delle politiche pubbliche per i porti riconoscendo la necessità di introdurre la categoria dei porti "*Gateway*" nella legislazione nazionale;
- una ottimizzazione delle infrastrutture esistenti in modo da generare, a fronte di limitati investimenti, benefici economici consistenti già nel breve-medio periodo.

L'attenzione è qui rivolta a quei porti e interporti ed a quelle aree regionali che, data la loro posizione strategica lungo le direttrici su cui transitano i maggiori flussi economici mondiali, possono caratterizzarsi come *gateway* non solo nazionali ma addirittura di vera valenza europea. I governi nazionali come le amministrazioni regionali e locali, attraverso opportuni provvedimenti, finalizzati alla realizzazione degli anelli mancanti di connessione tra reti secondarie e grandi assi infrastrutturali



La definizione troppo generica delle Piattaforme Logistiche da parte del Piano della Logistica 2006.

(i corridoi), dovrebbero impegnarsi a rendere questi nodi gli anelli fondamentali di una unica ed interconnessa *supply chain*.

La prima parte del paper cerca di mettere in evidenza le maggiori debolezze dei numerosi strumenti programmatici che si sono alternati nell'ultimo decennio in Italia e che sono tutti caratterizzati dall'incapacità di giungere ad una selezione critica dei nodi logistici prioritari.

Nella seconda parte viene analizzato il caso della regione Friuli Venezia Giulia, territorio che, a seguito della sua posizione geografica così come dei mutamenti avvenuti negli ultimi anni nel contesto economico, politico e sociale mondiale, può essere parte fondamentale del *gateway* dell'Alto Adriatico.

Dal caso studio emergono, infine alcune strategie e buone pratiche che, secondo chi scrive, potrebbero esse adottate, a livello regionale e nazionale, per la riprogettazione di Piattaforme Logistiche Territoriali in grado di dotare l'Italia di *gateway* capaci, attraverso in particolare i corridoi europei nord-sud, di riagganciare il Paese e la sua economia alle opportunità ed ai tassi di sviluppo che si sono registrati in questi anni, nonostante la crisi, nel Centro e nel Nord Europa.

di posteggi per biciclette ad elevazione automatica, con copertura in pannelli fotovoltaici.

La situazione italiana

Fino ad ora e nonostante la Legge Obiettivo del 2001, la rete infrastrutturale italiana non si è dimostrata in grado di adattarsi ad un sistema della logistica in profonda e veloce trasformazione. Attualmente solo il 21% delle opere (pari all'8,6% dei costi complessivi) è stato realizzato, mentre il 60% delle opere è ancora fermo alla progettazione preliminare o allo studio di fattibilità, anche a causa della progressiva lievitazione del numero delle infrastrutture di trasporto giudicate "strategiche" e passate, in dieci anni, da 129 a 189 (Legambiente, 2011). In Italia, pertanto, i costi della logistica sono più alti del 11% rispetto alla media europea (Confetta, A.T. Kearney, 2011). All'origine della lentezza, oltre che della debole efficacia complessiva, della politica delle infrastrutture in Italia, vi è l'assenza di una "visione d'insieme", strategica, selettiva e condivisa, degli interventi necessari ad orientare la crescita del paese. I diversi strumenti di programmazione, logistica e strategica, che si sono alternati, negli ultimi anni, in campo nazionale, apportando continui cambiamenti nelle priorità, sono risultati, inoltre, poco coerenti tra loro al punto da metterne in dubbio la stessa utilità (Giannino, 2010).

Il Piano per la Logistica 2006, varato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica, aveva individuato sette Piattaforme Logistiche, quali elementi di base per la messa a sistema delle attività intermodali, al fine di costituire realtà territoriali integrate e, allo stesso tempo, in grado di far recuperare all'Italia il ruolo di cerniera sia nelle relazioni di scambio tra Mediterraneo ed area centrale europea, sia in quelle con l'Est europeo ed il *Far East* asiatico: Nord Ovest, Nord Est, Tirrenico-Adriatica del Nord, Tirrenico-Adriatica Centrale, Tirrenico Sud, Adriatica Sud, Mediterraneo Sud. Queste piattaforme erano supportate da un sistema di venticinque *hub* terrestri, marittimi ed aerei che, sempre secondo il Ministero, avrebbero dovuto garantire l'integrazione e l'efficientamento della rete del trasporto combinato e dell'offerta logistica nazionale.

Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 redatto dal Ministero dello Sviluppo Economico nel tentativo, tra l'altro, di mediare le grandi previsioni infrastrutturali europee (i corridoi della TEN-T) e nazionali (della Legge Obiettivo) con le qualità, le ragioni e le istanze dei territori reali, aveva introdotto, invece, le "Piattaforme Territoriali Strategiche" (MIT, 2007). Quest'ultimo concetto, rispetto a quello di "Piattaforma Logistica" che guardava essenzialmente alla funzione trasportistica del territorio, perseguiva un approccio più integrato e multidimensionale alla questione dei trasporti, del territorio e dell'economia. La Piattaforma Territoriale Strategica veniva concepita, infatti, come una "base per accordi" partenariali (Fabbro, Mesollesella, 2010) al fine di operare un tentativo di reinterpretazione congiunta della

previsione infrastrutturale e dello sviluppo locale. Sono state previste, pertanto, 16 Piattaforme Territoriali Strategiche articolate in tre livelli: sei Piattaforme Transnazionali che, attestate sui corridoi transeuropei, avrebbero dovuto rappresentare gli spazi di saldatura dell'Italia al sistema europeo, quattro Piattaforme Nazionali, in grado di rafforzare le connessioni tra i Corridoi europei e l'armatura territoriale di livello nazionale, e sei Piattaforme Interregionali, con funzione di integrazione e completamento delle Piattaforme nazionali, così da ottenere un maggior riequilibrio territoriale. Queste due letture del territorio, seppur profondamente diverse tra loro, hanno entrambe evidenziato numerose debolezze. Così come sono state concepite, le Piattaforme Logistiche sembrano risultare troppo generiche e, in assenza di una precisa caratterizzazione funzionale, auspicata dal Ministero ma, fino a questo momento, di fatto, ancora mancante, finiscono per costituire semplicemente delle macro-aree in cui sono ricompresi i principali porti, aeroporti e interporti italiani. Inoltre il Piano della Logistica sembra adottare una visione eccessivamente indifferenziata non indicando quelle (pochissime) Piattaforme Logistiche o *hub* capaci di collocare il Paese tra i grandi flussi mercantili dal *Far East* ed i mercati economici ed i distretti produttivi d'Europa. Anche le Piattaforme Territoriali Strategiche e i "Territori Snodo", da esse derivate, nonostante il notevole impegno elaborativo e costruttivo da parte del MIT, presentano diverse criticità, come sottolineato, del resto, anche in un recente rapporto dell'INU (Fabbro, Mesollesella, 2010) risultando proiettate su scenari futuri largamente incerti o mutevoli. L'orientamento delle Piattaforme Transnazionali, in particolare, ne costituisce prova evidente. Esse si relazionano, infatti, ai futuribili Corridoio V e Corridoio VIII, considerati più importanti dei più realistici Corridoio dei due Mari, a nord-ovest, e Corridoio Adriatico-Baltico, a nord-est già in grado di collegare il nostro Paese con le maggiori aree produttive europee. Il ritardo di progettazione e di investimenti con cui procede il Corridoio V (complessivamente quasi il 75% della linea deve essere ancora avviato) rischiano, peraltro, di declassare la priorità acquisita in sede comunitaria, a dispetto di altre opere in fase più avanzata (ad esempio il progetto europeo n. 17 "Parigi-Bratislava", del quale occorre avviare solo il 41% delle opere) o di proposte alternative con un orizzonte temporale più certo (si parla del 2020 per il progetto Ferrmed, un asse ferroviario ad alta capacità "Reno-Rodano-Mediterraneo Occidentale"). La scarsa sostenibilità economica di questo asse si associa, inoltre, ad una incertezza funzionale che ha dato adito a numerose perplessità soprattutto verso est: mentre lungo la Pianura Padana la linea si snoda lungo un denso sistema urbano e produttivo in grado di generare una cospicua domanda di movimentazione di passeggeri e merci su medie-lunghe percorrenze, le aree compresa tra Venezia e la Slovenia, caratterizzate, invece, da sistemi urbani minori, dall'assenza



L'assenza di una chiara caratterizzazione funzionale nella piattaforma logistica del Nord-Est.

di centri metropolitani e da sistemi produttivi fortemente imperniati sull'impresa medio piccola, non paiono essere in grado di giustificare un'opera così faraonica.

Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, così come il nuovo Piano della Logistica 2011 e l'Allegato Infrastrutture del DPEF per gli anni 2009-2013 -che abbandona, a soli tre anni dal suo concepimento, l'idea di "Piattaforma Territoriale Strategica" riprendendo il precedente concetto, meramente trasportistico, di "Piattaforma Logistica-, al pari dei documenti programmatici precedenti, dimostrano l'incapacità di pervenire all'identificazione delle priorità di intervento. Il numero esorbitante dei porti di interesse internazionale e delle Autorità portuali (Legge 84/94), la lista delle infrastrutture di trasporto strategiche, sproporzionata rispetto alle risorse disponibili (Legge Obiettivo 2001),

l'assenza di rapporti gerarchici tra le sette Piattaforme Logistiche e tra i numerosi *hub* per il trasporto combinato (Piano della Logistica 2006 e 2011) sono tutti elementi che lasciano intravedere l'incapacità a livello centrale di fare scelte coraggiose per il futuro del Paese: individuare le aree e i nodi prioritari, su cui concentrare risorse e investimenti, per puntare al rilancio della logistica in Italia. Il momento attuale di crisi economica e l'avvento dei grandi *player* logistici globali, in grado di spostare in maniera radicale le direttrici e i punti di passaggio dei flussi economici mondiali, sulla base di singole scelte di convenienza "aziendale", richiederebbe, invece, prima di tutto, l'individuazione, di pochi veri *hub* portuali ed interportuali in grado di garantire effettivamente l'accesso ai grandi corridoi multimodali e ai *network* internazionali.

Il caso di studio: il *gateway* dell'Alto Adriatico

La regione Friuli Venezia Giulia, situata in posizione baricentrica rispetto a tre grandi bacini economici (quello italiano, quello germanico e quello dei Paesi dell'Europa centro-orientale) costituisce dal punto di vista delle infrastrutture trasportistiche, l'incrocio di importanti corridoi (in essere e futuri) appartenenti alla complessa rete di trasporto europea:

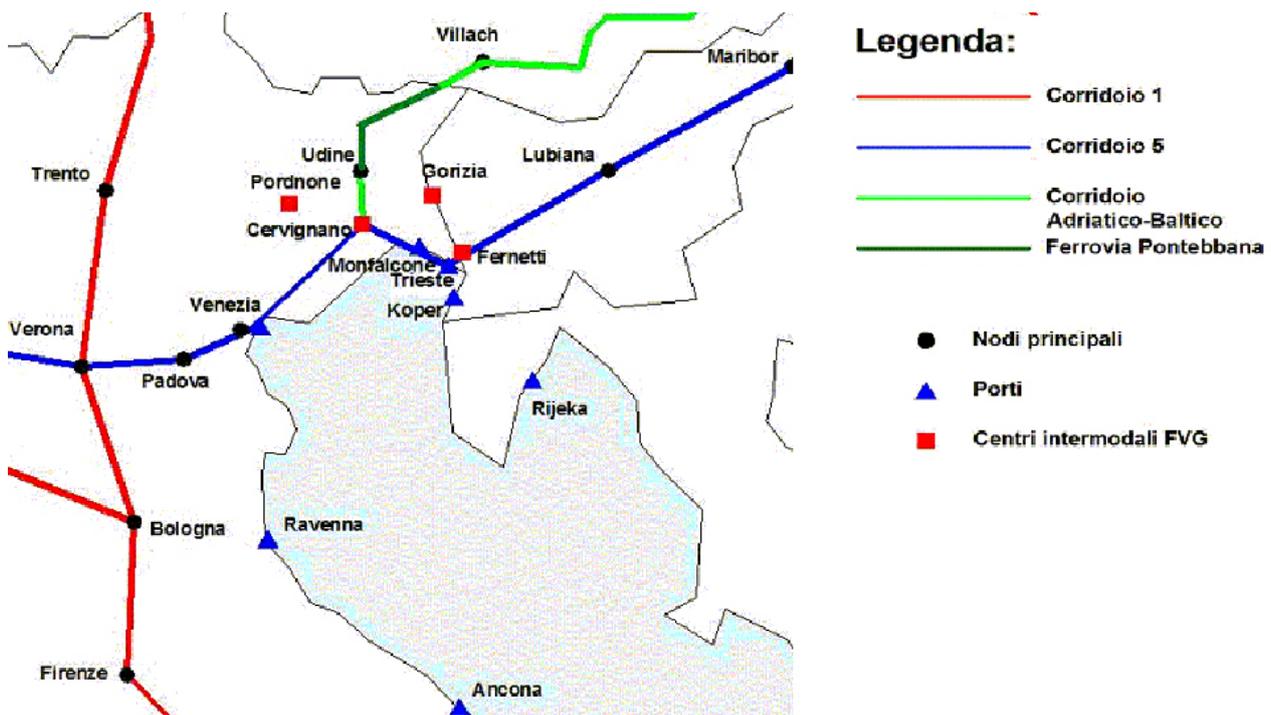
- la direttrice est-ovest, rappresentata dal Corridoio V;
- la direttrice nord-sud, rappresentata dal corridoio Adriatico-Baltico quale estensione (non ancora inserita, però, tra i corridoi prioritari) da Vienna fino ai porti dell'Alto Adriatico dell'esistente progetto europeo n. 23 "Danzica-Vienna", di cui la ferrovia internazionale Pontebbana, che collega il Nord-Est italiano con l'Austria, attraverso il valico di Tarvisio, ne rappresenta, già oggi, il segmento meridionale.

Il sistema portuale della regione è caratterizzato da tre scali dotati di caratteristiche industriali e commerciali: Trieste (classificato, ai sensi della L.N. 84/94, come porto di interesse internazionale e sede di Autorità Portuale), Monfalcone (porto di interesse nazionale ma di competenza regionale) e Porto Nogaro (porto di interesse regionale). L'arco Centro-Nord Adriatico di cui fanno parte questi porti, insieme a Venezia, Chioggia, Ravenna ed Ancona, seppur collocatosi, nel corso del 2008, con 122,5 milioni di tonnellate di merci totali movimentate, al secondo posto nella classifica

nazionale, dietro all'Arco Ligure, fino a questo momento ha rivestito un ruolo del tutto marginale nel traffico *container* (questi porti, insieme allo scalo sloveno di Koper e a quello croato di Rijeka movimentano, ogni anno, solamente 1,5 milioni di TEU, ovvero poco più di un porto di media dimensione come La Spezia), comparto che, con ogni probabilità, merita più attenzione, visti gli ampi margini di crescita previsti per il futuro, soprattutto nel Mediterraneo, dove il *throughput* è stimato a quasi 55 milioni di TEU nel 2015 (Drewry Shipping Consultants, 2010).

L'Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli, attivato in base alla Legge 240/90 e collocato in prossimità di uno dei principali scali di smistamento della rete ferroviaria italiana (Cervignano Smistamento), proprio al vertice di quella "T" rovesciata formata dalle grandi reti viarie interessanti la regione, con direzione nord-sud e est-ovest, è l'unico interporto di rilevanza nazionale presente in Friuli Venezia Giulia. L'infrastruttura si inserisce in una "rete territoriale regionale" di nodi logistici intermodali particolarmente "affollata", comprendente anche l'Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone, centro logistico e di commercio all'ingrosso, soprattutto, dell'area pordenonese e i terminal di Gorizia e di Ferneti, localizzati, rispettivamente, in corrispondenza dei valichi internazionali di Gorizia Sant'Andrea e di Ferneti-Sezana. Tutti questi centri, concorrenti, di fatto, almeno in parte, sugli stessi segmenti di domanda, gestiscono volumi di merci insufficienti per giustificarne l'esistenza e per rendere competitivi i loro territori.

Il sistema portuale ed infrastrutturale dell'Alto Adriatico.



Fino a questo momento, quindi, la piattaforma del Friuli Venezia Giulia, nonostante le indubbe potenzialità, non è riuscita ad intercettare i grandi flussi commerciali generati dal nuovo contesto economico mondiale. Questa regione, inquadrata nella Piattaforma Logistica del Nord-Est dal Piano della Logistica e nella Piattaforma Strategica Transnazionale Corridoio V-Est, dal QSN, sembra rappresentare un esempio evidente della scarsa capacità degli strumenti di programmazione di scala nazionale e regionale (che ai primi devono, in qualche modo, conformarsi) di sapersi muovere con realismo rispetto ad un prioritario e selettivo utilizzo di tutte le risorse già disponibili sul territorio.

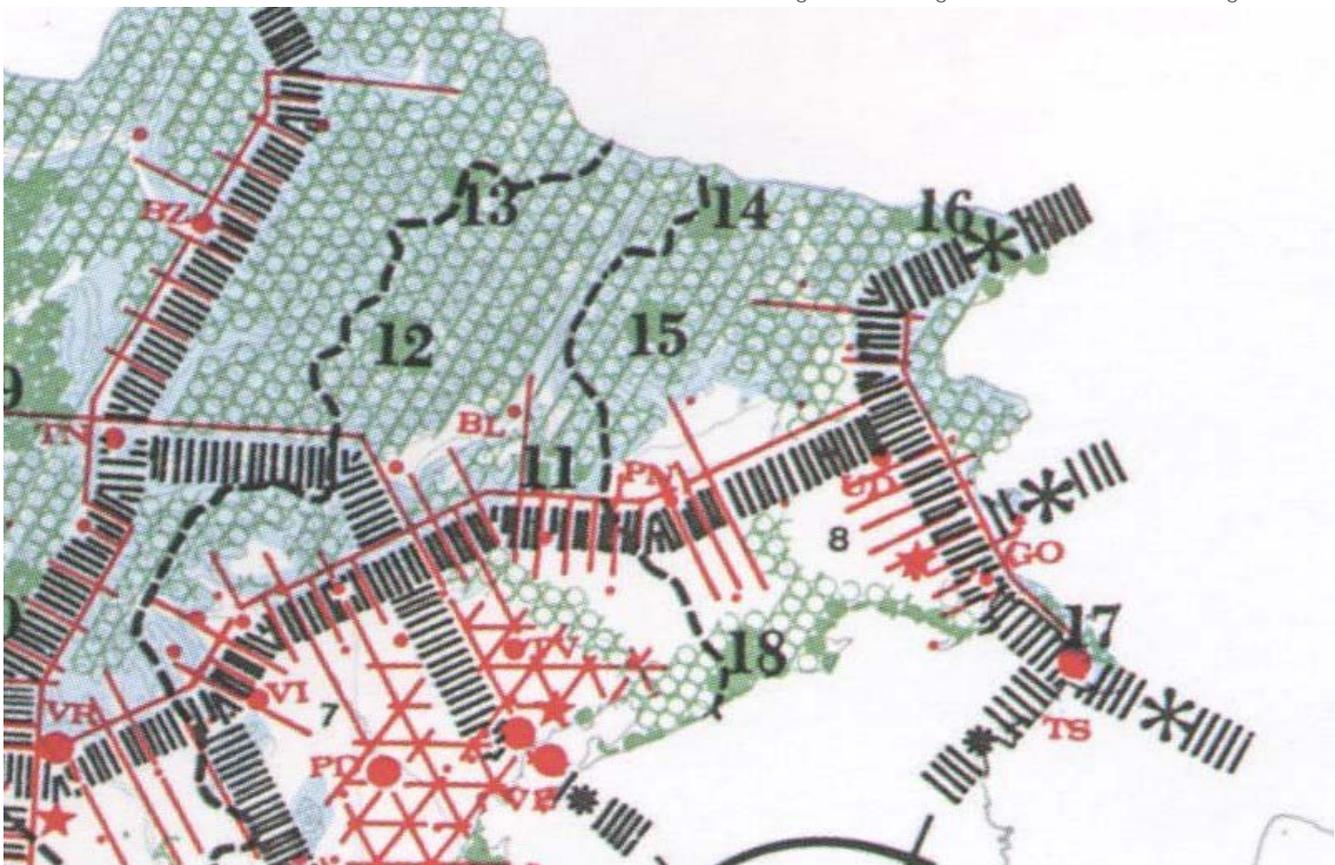
Da un lato, la Piattaforma Logistica del Nord Est, comprendente peraltro anche Veneto e Trentino, risulta eccessivamente ampia e vaga, ed essendo espressamente centrata sul nodo di Verona, rischia di penalizzare troppo i centri logistici portuali ed interportuali del FVG. Dall'altro, la Piattaforma Strategica Transnazionale Corridoio V - Est si appoggia quasi esclusivamente alle relazioni lungo la direttrice est-ovest (largamente inesistenti o insufficienti), trascurando quelle lungo la direttrice nord-sud (esistenti e sottoutilizzate). Approccio questo ripreso, in buona parte, anche dal Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto della Mobilità delle Merci e della Logistica del 2010. Tutte

queste diverse pianificazioni presentano, cioè, un comune elemento di criticità: quello di essere inspiegabilmente incardinate non sull'esistente (almeno per ampi tratti) corridoio Adriatico-Baltico ma, bensì, sull'incerto Corridoio V, il quale, attualmente, non sembra appartenere neppure alle priorità della Slovenia (nel nuovo Piano delle infrastrutture del Ministero dei Trasporti della Repubblica slovena non compare, infatti, nessun riferimento al tratto sloveno della Divaccia-Trieste e nemmeno il collegamento tra i porti di Capodistria e di Trieste).

Queste strategie -infrastrutturali, logistiche ed industriali-, basate sull'incerto Corridoio V, hanno di fatto, finito per trascurare, se non ignorare fondamentali infrastrutture esistenti (ferrovia Pontebbana) con i connessi interporti (*in primis* quello di Cervignano del Friuli) e zone industriali, che, concepite fin dal Progetto '80 per far svolgere alla regione un ruolo centrale nell'ambito delle grandi reti europee, risultano oggi ampiamente sottoutilizzate (funzionano ad un terzo-un quarto delle loro potenzialità) rischiando di diventare obsolete prima ancora di aver cominciato a funzionare degnamente.

Il progetto Interreg III B Conspace (2005) ha classificato l'Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli tra le infrastrutture sotto utilizzate e necessitanti di nuove

Immagine della regione FVG secondo il "Progetto 80".



strategie logistiche ed organizzative. L'Interporto, nonostante possieda veri standard europei (in termini di superfici utili e di lunghezza dei binari operativi), anche a causa dei nuovi parametri logistici, basati non più sulle reti a corto raggio e il concetto di porto-città ma, fondati invece, sulle reti lunghe e sull'idea di porto-*network*, sembra collocarsi oggi in uno scenario piuttosto incerto. Esso appare, infatti, troppo vicino ai porti per poter essere un utile "retroporto" e operare, così, a supporto degli scali marittimi regionali che non trovano conveniente la rottura di carico a Cervignano, ma, al contempo, troppo lontano dalle grandi aree di mercato, per potersi mettere al servizio di queste. Nel corso del 2008 sono transitate per la struttura interportuale circa 7.300 TEU (Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto della Mobilità delle Merci e della Logistica del 2010), che rappresentano circa il 2% del traffico contenitori avvenuto nel porto di Trieste nel corso dello stesso anno (340.000 TEU) e risultano un quantitativo ancor più basso se paragonato a quelli degli altri interporti del Nord-Est (455.000 TEU nell'Interporto Quadrante Europa di Verona, 260.000 TEU nell'Interporto Merci di Padova). Una discutibile programmazione regionale ha comportato, inoltre, un'eccessiva proliferazione, con investimenti di risorse pubbliche, di strutture per l'intermodalità quali i terminal

confinari di Ferneti (prov. di Trieste) e di Sant'Andrea (prov. di Gorizia), a scapito dell'infrastruttura cervignanese. Va sottolineato, inoltre, come questi ultimi centri intermodali, di dimensioni limitate, troverebbero non poche difficoltà a competere con gli altri nodi logistici più avanzati posizionati lungo la direttrice est-ovest, alcuni dei quali localizzati a poche centinaia di chilometri dalla nostra regione e come tali in forte concorrenza diretta con i primi. Sull'ipotetico collegamento tra l'Est e l'Ovest europeo, pertanto, difficilmente le merci troverebbero conveniente sostare nell'area regionale, riducendola, di fatto, a pura area "di transito". La Pontebbana, d'altro canto, ferrovia che dal 2000 presenta una configurazione a doppio binario ed è collegata con l'interporto tramite il contiguo scalo ferroviario, con un traffico di 50 treni merci al giorno e una capacità residua di 169 treni/giorno, risulta, al momento, utilizzata solo per un terzo della sua potenzialità merci (Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto della Mobilità delle Merci e della Logistica del 2010), confermando la limitata produttività di cui soffre il trasporto ferroviario regionale, anche per via degli attuali costi del servizio.

Sembra più che mai necessaria, dunque, una politica delle infrastrutture in grado di produrre esiti concreti in tempi definiti per assicurare che questa regione possa

La Piattaforma Transnazionale Corridoio V – Est.

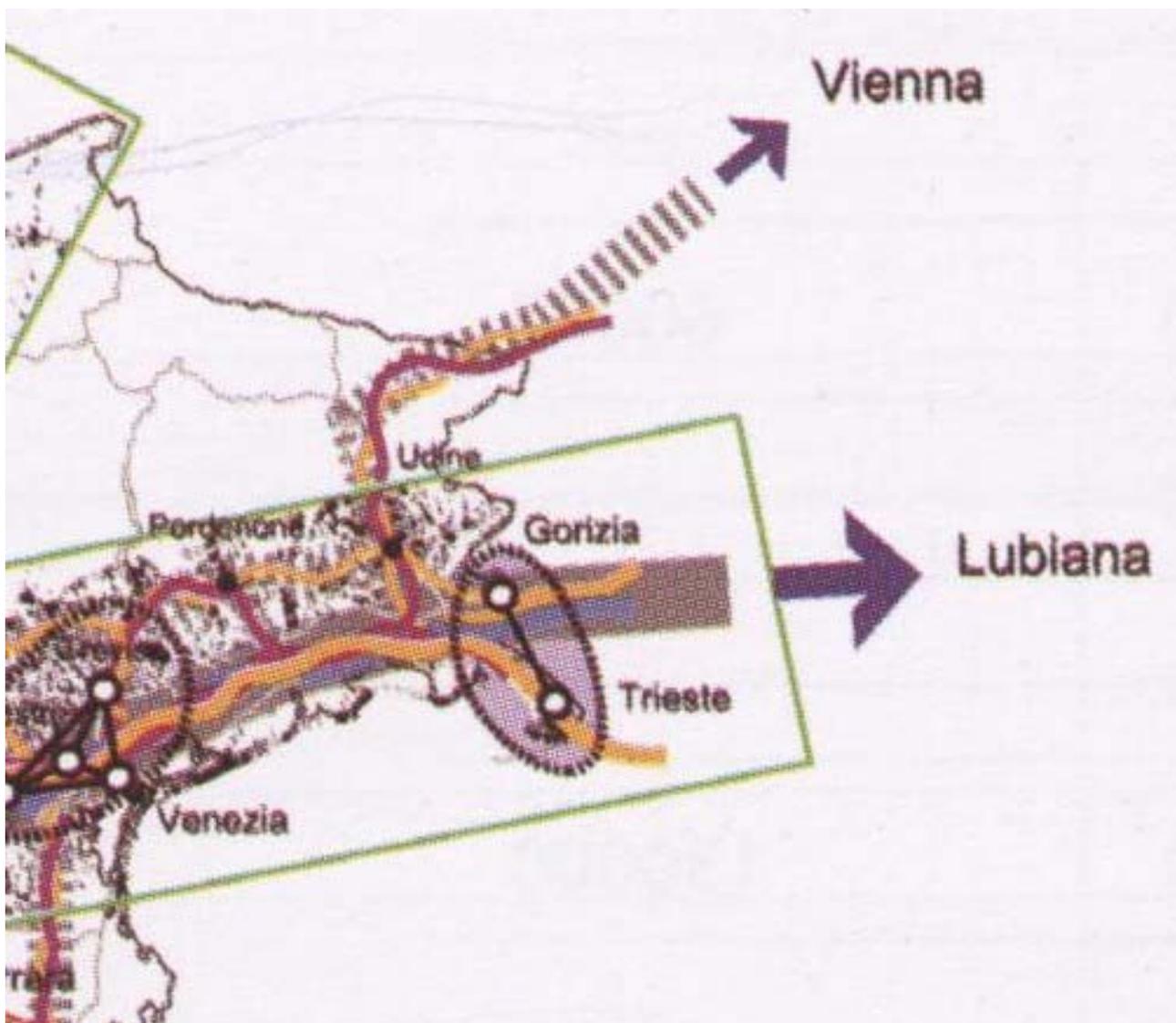


effettivamente svolgere quel ruolo di piattaforma transnazionale attribuitole fin dal Progetto '80. Da questo punto di vista il corridoio Adriatico-Baltico è quello che sembra attivabile su tempi più congrui con la realizzazione di nuovi scenari di sviluppo per l'intera regione e per l'intero Paese. Questo asse potrebbe consentire, infatti, agli scali dell'Alto Adriatico, oggi interessati da importanti programmi di sviluppo, sia di matrice pubblica (Venezia, Rijeka) che privata (Monfalcone-Trieste, Capodistria), di raggiungere, proprio attraverso la Pontebbana, da una parte i mercati, della Baviera, dell'Austria e della Polonia, che hanno un ruolo strategico crescente nel commercio internazionale, e quelli dell'Est europeo, divenuto un importante centro produttivo-logistico, anche grazie ai benefici effetti, sulle economie nazionali e regionali, derivanti dalla progressiva integrazione nell'UE a 27 (la cosiddetta "Banana Arancione"). Queste

regioni, oggi servite in gran parte dai porti del Northern Range, in virtù di servizi ferroviari maggiormente efficienti (è noto, infatti, che tra gli *asset* strategici che consentono ad un porto di ricoprire effettivamente il ruolo di *gateway* per un'area economica estesa, vi sono la presenza di corridoi ferroviari, in grado di ridurre i tempi di inoltro e spedizione della merce) generano circa 9 milioni di TEU di traffico e nel 2015 sembrano essere in grado di arrivare a ben 13 milioni (Drewry Shipping Consultants, 2010).

Nell'ambito di queste crescenti opportunità di scambio commerciale via terra e via mare, l'Interporto di Cervignano, di difficile recupero come retro-porto di Trieste-Monfalcone, potrebbe invece, ricoprire quello di "terminale" dei mercati del Centro-Est Europa all'ingresso dell'area padana. L'ipotesi del "retro-porto" è legata alle possibilità di istituire un modello di gestione dei servizi ferroviari più flessibile e dai costi

Il deciso orientamento est-ovest della Piattaforma transnazionale Corridoio V Est.



competitivi, che preveda l'estensione del concetto di manovra ferroviaria portuale ai retroporti, e di consentire lo sdoganamento della merce direttamente in queste aree. Il rafforzamento delle sinergie del *cluster* terra-mare configurerebbe l'Interporto come una vera e propria base logistica per la lavorazione finale delle merci provenienti dall'Asia e dirette al mercato europeo (nel sistema portuale spagnolo, ad esempio, circa il 30% della merce in transito sulle banchine abbisogna di operazioni logistiche e, prima di essere inoltrata a destinazione, sosta nei retroporti). Le aree portuali o retroportuali, infatti, risultano essere sempre più le regioni cardine per dispiegare l'offerta logistica e di trasporto e, come tali, costituiscono sempre più la sede preferita dalle grandi multinazionali per localizzare i propri centri logistici, basati su catene di trasporto mare-mare e mare-ferro e aventi raggio internazionale (in grado, cioè di gestire la distribuzione di merci in più nazioni contemporaneamente, secondo il modello *hub and spoke*). In alternativa, rovesciando la prospettiva, Cervignano, vista la collocazione molto vicina all'estremità inferiore del Corridoio Adriatico-Baltico, potrebbe operare come piattaforma di smistamento delle merci provenienti dai mercati dell'Europa Centro-Orientale e dai porti del Mar Baltico (la direttrice da Danzica fino al Nord Italia potrebbe permettere, infatti, a questi scali, di configurarsi, a loro volta, come *gateway*, e stabilire delle relazioni con l'Interporto friulano che, in quanto primo centro logistico di riferimento, oltre le Alpi, diventerebbe l'*inland dry port* di questo sistema portuale), e dirette ai mercati posizionati lungo la direttrice est-ovest, in particolare lungo la direttrice padana.

È evidente, poi, che, con il potenziamento dei porti e il completamento del Corridoio Adriatico-Baltico non sarebbero solo la Pontebbana e l'Interporto a beneficiarne, ma tutta la regione nel suo complesso. La conseguente crescita dei volumi di traffico prodotta, genererebbe numerose opportunità, tali per cui si potrebbe dare seguito a tutte le diverse iniziative nel settore logistico proposte e sviluppate da vari soggetti presenti sul territorio. Tutte le infrastrutture intermodali regionali, poi, rappresentando, rispetto al Corridoio Adriatico-Baltico, dei nodi di estremità (a seconda dei casi, punti di origine o destinazione per le merci) e non dei nodi intermedi, come accadrebbe invece nel caso del Corridoio V, sarebbero sicuramente in grado di realizzare una più efficace competitività territoriale dell'intero sistema del Nord-Est e che consentirebbe al FVG di non essere "bypassato" dai flussi di merci.

Conclusioni: ripensare le Piattaforme!

La situazione del Friuli Venezia Giulia potrebbe essere paragonata a quella, quasi speculare, del Nord-Ovest dove il Corridoio 24 (Genova-Rotterdam) ed il sistema portuale

ligure (con una potenzialità prevedibile, al 2020, di 10 milioni di TEU), in mancanza del terzo valico e del connesso potenziamento del nodo ferroviario di Genova, è destinato ad essere subordinato alle vicende controverse del Corridoio V e con il rischio di vedere relegato ad un ruolo marginale, rispetto ai grandi flussi di traffico merci sul territorio europeo, anche il *gateway* dell'Alto Tirreno. Le vicende legate alla Piattaforma del Nord-Est possono rappresentare, allora, se collegate anche a quelle del Nord-Ovest, un modello interpretativo più ampio della debolezza non solo decisionale, ma forse anche concettuale e paradigmatica, della programmazione nazionale almeno negli ultimi dieci anni. L'enfasi attribuita al corridoio transpadano, di fatto largamente incerto nei suoi tratti transfrontalieri ad ovest e ad est, sembra aver fatto velo non solo sui più concreti corridoi nord-sud (i Corridoi 24, 1 ed Adriatico-Baltico) ma ha impedito di vedere anche le potenzialità differenziali dei porti dell'Alto Adriatico e dell'Alto Tirreno rispetto al resto della portualità nazionale.

Come le nuove catene del valore determinate dalla globalizzazione assieme agli esiti della crisi sulle finanze pubbliche e sui debiti sovrani impongono un attento riesame dei corridoi prioritari europei rispetto alla loro originaria visione dei primi anni novanta, così il riaggancio del nostro paese all'intera rete europea dei trasporti e della logistica deve essere rappresentato non tanto dal Corridoio V quanto dagli assi che si sviluppano lungo la direttrice nord-sud e che connettono i *gateway* europei del Mediterraneo settentrionale alle aree più produttive d'Europa. Il corridoio Genova-Rotterdam da una parte ed il corridoio Berlino-Palermo dall'altra, sono i due grandi pilastri di questa struttura, in grado di connettere saldamente l'Italia alle ricche e dinamiche aree della cosiddetta "Banana Blu". A questi deve aggiungersi il Corridoio Adriatico-Baltico teso a collegare i porti dell'Adriatico con le aree produttive e i principali poli logistici dell'Europa centro-orientale, che dovrebbero caratterizzarsi nei prossimi anni come i nuovi motori dell'economia europea (la "Banana Arancione"). Le poche nuove Piattaforme Logistiche dovrebbero quindi "appoggiare", prima di tutto, sui corridoi più tangibili e meno futuribili, così da consentire l'implementazione di nuovi e importanti scenari di sviluppo nel breve-medio termine (entro dieci anni).

Allo stesso tempo, in una fase di difficile fuoriuscita da una crisi epocale dove, alla indispensabile vigilanza sulla stabilità dei bilanci nazionali, è necessario accompagnare anche politiche di sviluppo il più possibile appoggiate ad investimenti privati, si pone il problema dell'individuazione, in corrispondenza delle TEN-T, dei pochi *hub* portuali ed interportuali capaci di diventare veri *gateway* europei in territorio italiano e, come tali, in grado sia di attirare i grandi *player* della logistica mondiale sia di consentire la realizzazione, nei contesti regionali ed urbani, di nuove catene del valore.

Sono oggi principalmente gli archi portuali liguri e dell'Alto Adriatico a presentare le maggiori potenzialità di configurarsi come grandi *gateway* di origine-destinazione dei flussi di media e lunga distanza e che possono attirare l'interesse e gli investimenti degli operatori privati. Ma affinché questi porti siano in grado di ricoprire effettivamente questo ruolo, costituendo un'alternativa credibile ai porti del Northern Range, sono necessarie sia infrastrutture adeguate, in grado di connetterli efficacemente con i mercati di riferimento (esiste un'ampia porzione di mercato contendibile, rappresentata principalmente dall'area che si estende dalla Francia Sud Orientale, alla Svizzera, alla Baviera, all'Austria e all'Europa dell'Est) sia sistemi di trasporto ferroviario delle merci, efficienti e competitivi. Le infrastrutture nazionali di secondo livello hanno il compito di connettersi a queste poche *gateway* e di adattarsi creativamente alla macro-

rete europea -sui nodi della quale si posizionano i grandi *player* globali-, pena il rischio che interi territori vengano "scavalcati" o emarginati dai grandi flussi commerciali ed economici.

In questo contesto il Corridoio V non scompare affatto ma diventa logicamente e gerarchicamente subordinato rispetto alle direttrici nord-sud e dove la tratta italiana da Milano a Venezia -quella che pare la più concreta e fattibile in tempi congrui -, viene a costituire la connessione multi-regionale e trans-metropolitana tra i due *gateway* nazionali. La possibilità di sviluppare i collegamenti, tra questa macro-regione padana e le aree trans-nazionali verso ovest e verso est, rimane strategicamente importante ma è proiettata su uno sfondo e collocata in uno scenario che, alla luce dell'attuale crisi economica e delle scarsissime dotazioni finanziarie pubbliche, non paiono oggi né fattibili né prioritari.

Riferimenti bibliografici

- Bologna S. (2010) "Le Multinazionali del mare", EGEA, Milan/o.
- Council of Logistics Management (1986) "What is it All About?", Oak Brook: IL.
- Drewry Shipping Consultants (2010) "Container Market Annual Review and Forecast".
- Conspace Project Interreg III B Cades (2005) "Workpackage 5 – Final Report".
- Fabbro S., Mesolella A. (2010) "Multilevel Spatial Visions and Territorial Cohesion. Italian Regional Planning between the TEN-T Corridors, ESDP Polycentrism and Governmental 'Strategic Platforms'", Planning Practice and Research, 1360-0583, Volume 25, Issue 1, Routledge.
- INU (2010) "Le Piattaforme Territoriali Strategiche: Esiti e Prospettive", Rapporto di Ricerca.
- Legambiente (2011) "Dieci Anni di Legge Obiettivo", Dossier di Legambiente, Roma.
- Confetta, A.T. Kearney (2011) "La Logistica Italiana", Rapporto di Ricerca.
- Legge 28 Gennaio 1994 n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".
- Legge 4 agosto 1990 n.240 "Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità".
- Legge 21 Dicembre 2001 n. 443 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive".
- Mit - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica (2006) "Piano della Logistica – Un Programma di Settore per la Competitività del Sistema Paese", Roma.
- Mit - Ministero dello Sviluppo Economico (2007) "Quadro Strategico Nazionale per la Politica Regionale di Sviluppo 2007-2013", Roma.
- Mit - Ministero delle Infrastrutture (2007) "Materiali per una Visione, Reti e Territori al Futuro", Roma.
- Mit - Ministero dello Sviluppo Economico (2007) "Quadro Strategico Nazionale per la Politica Regionale di Sviluppo 2007-2013", Roma.
- Mit - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica (2010) "Primi Elementi per il nuovo Piano della Logistica", Roma.
- Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (2010) "Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto della Mobilità delle Merci e della Logistica.
- Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B. (2009) "The Geography Of Transport System", Routledge, New York.
- Senato della Repubblica(2009) "Documento di Programmazione Economico Finanziaria relativo alla Manovra di Finanza Pubblica per gli anni 2009-2013 – Allegato Programma Infrastrutture Strategiche".

Riferimenti immagini

L'immagine a pag.43 è tratta dal sito www.uominietrasporti.it. Le immagini a pagg. 44 e 46 sono tratte dal Piano della Logistica, 2006. L'immagine a pag. 48 è tratta da Ministero del Bilancio e della Programmazione economica, 1968. Le immagini a pagg. 49 e 50 sono tratte da Mit - Ministero delle Infrastrutture, 2007.