

INTERPORTO MARCHE

Jesi, 8 gennaio 2013
Prot. 24/2013

Spett.le
Comune di Jesi
Piazza Indipendenza, 1
60035 Jesi (AN)

c.a. Daniele Massaccesi, Presidente del Consiglio
Comunale

e p.c. Consiglieri Comunali

Sindaco e Assessori

Gentile Signor Presidente del Consiglio Comunale,

come già anticipato nei giorni scorsi, La ringrazio dell'invito al Consiglio Comunale aperto sul **tema del lavoro** in programma venerdì 11 gennaio p.v. al quale ho confermato la mia partecipazione per portare un contributo in qualità di Presidente di Interporto Marche spa.

Alla luce delle modalità organizzative dell'evento pubblico, che dovendo offrire spazio ai molti punti di vista sull'argomento non mi consentirà una illustrazione esaustiva, con la presente intendo fornire in allegato una documentazione di approfondimento, in merito alla quale mi rendo fin da ora disponibile a successive occasioni di confronto.

Nello specifico si tratta di una serie di documenti che forniscono un quadro generale del contesto europeo, nazionale e locale in tema di infrastrutture, trasporti e logistica, affrontando anche aspetti di natura sia strategica che operativa. Nel dettaglio:

- Quadro normativo e Piattaforme Logistiche Territoriali
- Quadro normativo e corridoi europei
- Appunti per un approccio sistemico: globalizzazione, internazionalizzazione di impresa, reti di trasporto, infrastrutture, logistica e intermodalità.
- LA PIATTAFORMA LOGISTICA TERRITORIALE DEL CENTRO ITALIA: percorso per una gestione integrata e proposta organizzativa e gestionale per la Piattaforma Logistica Centro Italia.

Rinnovando la mia disponibilità, invio cordiali saluti.


Roberto Pesaresi
Presidente Interporto Marche SpA

INDICE

- *Quadro normativo e Piattaforme Logistiche Territoriali*
- *Quadro normativo e corridoi europei*
- *Appunti per un approccio sistemico: globalizzazione, internazionalizzazione di impresa, reti di trasporto, infrastrutture, logistica e intermodalità.*
- **LA PIATTAFORMA LOGISTICA TERRITORIALE DEL CENTRO ITALIA**
Percorso per una gestione integrata e proposta organizzativa e gestionale per la Piattaforma Logistica Centro Italia (preceduta dai ns. prot. n. 489/2012 del 03.10.2012 e prot. 498/2012 del 10.10.2012)

Quadro normativo e Piattaforme Logistiche Territoriali

Nel quadro macro-economico di riferimento, l'integrazione tra i differenti nodi infrastrutturali sta assumendo una valenza strategica importantissima e non solo nell'Adriatico, dove tuttavia molto si sta facendo per aggregare soprattutto i porti connettendoli alle Reti TEN-T. In questo contesto diventa determinante il ruolo delle Piattaforme Logistiche Territoriali, per le quali si intende un sistema di infrastrutture che devono favorire l'interconnessione dei singoli nodi infrastrutturali tramite le reti transnazionali dei trasporti (Ten-T), con l'obiettivo di migliorare la competitività del sistema paese. Le caratteristiche della Piattaforma Logistica Territoriale sono di ordine fisico, secondo un sistema "a rete", e di ordine economico, volto a migliorare competizione e competitività del sistema trasporti.

La legittimazione normativa era arrivata dal DPF 2006-2009 ed il successivo 2009-2012 che hanno disciplinato in Italia n.7 Piattaforma Logistiche Territoriali riconoscendo nel territorio di Marche, Umbria, Abruzzo e parte del Lazio la Piattaforma Logistica Territoriale Tirrenico-Adriatica. Intorno a questa visione si sono sviluppate tutta una serie di azioni e piattaforme logistiche locali che coinvolgono i singoli nodi, a partire dalla sperimentazione della Piattaforma Logistica delle Marche che riguarda il Porto di Ancona, l'Interporto di Jesi e l'Aeroporto di Falconara.

La realizzazione delle infrastrutture tuttavia non è sufficiente per raggiungere i risultati in termini di incremento di traffico; occorre lavorare su modelli gestionali e di integrazione dei servizi, coinvolgendo infrastrutture, operatori ed enti, a partire da quelli doganali, per vincere la sfida competitiva con i concorrenti europei.

La logica delle Piattaforme Logistiche Territoriali necessita anch'essa, a sua volta, di una cabina di regia, partendo dal presupposto che è il mercato a definire l'ordine gerarchico tra i nodi di una Piattaforma Logistica Territoriale così come i confini della stessa.

Ai riferimenti normativi comunitari vanno affiancati inoltre gli studi Censis realizzati sul tema dell'interportualità, della logistica e dell'intermodalità in quattro diversi momenti economici (2006-2008-2010 ottobre e dicembre) ed il capitolo 3 "Il sistema logistico ed interportuale italiano" dello studio pubblicato dalla Cassa Depositi e Prestiti il maggio scorso dal titolo "Il sistema portuale e logistico italiano nel contesto competitivo euro-mediterraneo: potenzialità e presupposti per il rilancio".

Da tutte queste analisi e da tutti gli altri studi fatti sull'argomento, emerge che l'intermodalità è la vera ragione d'essere di un interporto e che intermodalità e logistica saranno sempre di più il vero perno della competitività di un territorio alla luce dei processi di globalizzazione dei mercati, di internazionalizzazione d'impresa e della crescente distanza tra i luoghi di produzione e di consumo delle merci.

Offrire questa opportunità di crescita sostenibile ai territori di Marche ed Umbria, ancora caratterizzati da una importante attività industriale, fa parte della nostra mission.

Pur se con l'imminente scioglimento del Parlamento non potranno giungere a termine sia la proposta di "legge quadro in materia di interporti" che il disegno di "legge di riforma dei porti", entrambe contengono utili e significative indicazioni, da un lato circa le modalità di coordinamento tra i nodi infrastrutturali, modalità che potranno variare da Piattaforma a Piattaforma in ragione della tipologia dei nodi della rete coinvolti e della loro influenza sul territorio di riferimento, ferma restando la tecnica trasportistica "collante", l'intermodalità/co-modalità e dall'altro per disegnare un assetto infrastrutturale unitario nel segno della integrazione e non della contrapposizione, tematica, quest'ultima, particolarmente sentita nell'Adriatico.

Jesi, 21 dicembre 2012

Quadro normativo e corridoi europei

Il via libera nell'aprile scorso della Camera dei Deputati alla legge quadro in materia di "interporti e piattaforme logistiche territoriali", che aveva visto avviare la discussione al Senato, oltre al testo della nuova legge sui porti che riforma le Autorità Portuali approvata dal Senato della Repubblica il 12 settembre scorso e che era in discussione alla Camera, hanno rappresentato e rappresenteranno nelle aule del nuovo Parlamento un passaggio determinante per un settore fondamentale per la crescita economica dell'Italia, quello della logistica e del trasporto delle merci, che ha necessità di un quadro normativo adeguato ai cambiamenti richiesti dai nuovi mercati di riferimento, sempre più competitivi e globali.

Per valorizzare il grande lavoro che il Parlamento italiano ha compiuto e che dovrà continuare a svolgere dopo le elezioni del febbraio 2013, al fine di rinnovare tale quadro normativo, occorre considerare l'impatto strategico dei corridoi infrastrutturali, individuati dal prospetto finanziario comunitario per il periodo di programmazione 2014-2020, che permetteranno all'Italia di partecipare da protagonista ai processi economici emergenti.

Per quanto attiene il nostro territorio, il Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea lo scorso giugno ha approvato l'estensione del corridoio Helsinki-La Valletta includendo tre diramazioni verso i porti di Ancona (via Bologna), Livorno e La Spezia (via Pisa-Firenze).

Il 18 dicembre scorso la Commissione Trasporti del Parlamento Europeo ha approvato un emendamento, che prevede il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico fino ad Ancona (nella proposta della Commissione Europea del 19 ottobre 2011 il tracciato si fermava a Ravenna). Con questa decisione Ancona è infatti stata inserita nelle connessioni dei porti alto adriatici, ed è stato inserito il miglioramento della connessione ferroviaria Ravenna-Ancona: una decisione che attribuisce formalmente un ruolo strategico alla nostra regione all'interno della rete europea delle infrastrutture di trasporto, nell'ottica dello sviluppo della macroregione adriatico-ionica".

Il prossimo passo prevede che la proposta votata in Commissione Trasporti del Parlamento Europeo il 18 dicembre dovrà ora affrontare un ulteriore confronto Parlamento-Consiglio-Commissione prima del voto definitivo della plenaria del Parlamento Europeo, prevista a metà gennaio 2013.

Allo stato attuale però, Ancona è terminale di 2 corridoi TEN-T (Helsinki-Valletta e Adriatico-Baltico), nonché porto delle Autostrade del Mare.

Oltre a questo, il percorso di costituzione della Macroregione Adriatico-Ionica implica strategie e scelte geopolitiche rispetto alla stessa programmazione finanziaria europea 2014-2020, con l'obiettivo di rafforzare e decongestionare l'accesso sud-orientale dell'Europa, potendo comprendere anche l'area del Mediterraneo centro-orientale.

Per intercettare i traffici provenienti dal Canale di Suez e farli entrare in Europa attraverso l'Italia e l'Adriatico, occorrerà integrare i nodi infrastrutturali che insistono lungo tutta la dorsale e sviluppare intermodalità, ovvero quella modalità di trasporto che, integrando strada e ferrovia consente alle merci di raggiungere i luoghi di consumo in modo sicuro e sostenibile.

A tal proposito non va dimenticato che nel Libro Bianco dell'Unione Europea sono fissati obiettivi chiari: il 30% entro il 2030 ed il 50% entro il 2050 del trasporto merci sopra i 300 Km dovrà viaggiare su modalità diverse dalla gomma.

Gli interporti sono indispensabili al raggiungimento di tale risultato: nodi di una "rete integrata", ne diventano i punti di interscambio modale per eccellenza.

Nelle Marche restano purtroppo aperte alcune questioni, che richiedono attenzione immediata e soluzioni nel breve periodo, in particolar modo riguardanti la città di Ancona, come l'avvio dei lavori dell'Uscita Ovest del porto di Ancona.

Tali progetti, con l'inserimento del territorio anconetano in almeno un Corridoio europeo, potranno usufruire dei co-finanziamenti comunitari che saranno stanziati per le reti di trasporto TEN-T ed i nodi infrastrutturali in essi inclusi.

La rapida approvazione del Piano Regolatore del Porto di Ancona è poi condizione essenziale per poter avviare una nuova fase di sviluppo.

Resta, nel contesto qui delineato, una certezza: la realizzazione delle infrastrutture da sola non è, di per sé, sufficiente per raggiungere i risultati in termini di incremento di traffico. Occorre lavorare su modelli gestionali e di integrazione dei servizi, coinvolgendo infrastrutture, operatori ed enti, quelli doganali in primis, per vincere la sfida competitiva con i concorrenti europei. La logica, appunto, delle Piattaforme Logistiche Territoriali.

Jesi, 21 dicembre 2012

**Appunti per un approccio sistemico:
globalizzazione,
internazionalizzazione di impresa,
reti di trasporto, infrastrutture,
logistica e intermodalità.**

a cura di Interporto Marche spa

novembre 2012



INTERPORTO MARCHE

Globalizzazione,
internazionalizzazione di impresa.

In una società globalizzata nessun paese è autosufficiente.

Tutti sono coinvolti nel processo economico, seppur a livelli differenti, per vendere quello che producono, acquisire ciò di cui non dispongono, produrre in modo più efficiente rispetto ai propri partner/competitor commerciali.

La globalizzazione della produzione comporta una globalizzazione della distribuzione in cui la parola chiave diventa: trasporto/logistica.

Ecco quindi che ad un aumento della domanda di trasporto di merci nel mondo corrisponde la necessità di migliorare l'efficienza della distribuzione globale delle merci.

Un sistema imprenditoriale competitivo non può prescindere da un terziario avanzato che lo supporti nelle sfide internazionali e nei conseguenti processi di internazionalizzazione.

In quest'ottica il settore logistica e trasporti è un fattore chiave per la competitività dell'intero sistema economico dell'Italia centrale, che mantiene come mercato principale di sbocco l'Europa, cioè il contesto dove maggiore è la competizione e dove la catena di approvvigionamento, sia delle imprese che dei mercati, rappresenta uno dei terreni in cui l'impresa può riuscire ad imporsi.

In questo contesto, il ruolo di Interporto Marche rappresenta un fattore di grande impatto rispetto al sempre più articolato e competitivo "ciclo logistico" di un prodotto, alla sostenibilità ambientale del sistema produttivo e all'applicazione di politiche di innovazione.

L'azione di Interporto Marche è finalizzata a supportare le imprese nei loro processi di internazionalizzazione attraverso percorsi in grado di:

- razionalizzare i flussi logistici con l'obiettivo di abbattere i costi fissi, in ragione dell'incremento delle sinergie e delle economie di scala tra i vari sistemi di trasporto (gomma, ferro, mare, aria);
- aumentare il controllo sull'intera filiera di produzione del valore delle merci;
- modellizzare la strategia in ragione della adattabilità del processo ad altre imprese.

Per realizzare ciò, Interporto Marche mira a costruire soluzioni di trasporto intermodali e/o co-modalità, dove per co-modalità deve intendersi l'uso efficiente dei modi di trasporto che operano singolarmente o secondo criteri integrati multimodali nei sistemi europei del trasporto, per sfruttare al meglio ed in maniera sostenibile le risorse.

La proiezione all'utilizzo di altre modalità di trasporto diventa così il presupposto per conseguire un'efficienza operativa e una sostenibilità in grado di posizionare l'offerta dei prodotti locali ad un livello competitivo europeo.

Per raggiungere tale capacità occorre comunque superare un gap tecnico, ma soprattutto culturale, che costituisce anche il punto di debolezza del sistema economico produttivo.

Da questo punto di vista riteniamo indispensabile l'apporto che le associazioni di categoria possono dare alle imprese, mettendo a disposizione dei propri associati studi ed approfondimenti in tal senso.

Nel contesto delineato Interporto Marche rappresenta un'opportunità per tutto il sistema macroregionale contribuendo a trainare lo sviluppo delle aziende del territorio.

La partecipazione della infrastruttura ai progetti dei c.d. "territori di snodo" intesi come elementi di integrazione tra reti infrastrutturali, di servizi di trasporto e logistici e reti produttive/distributive di beni e servizi, all'interno dei contesti nazionale ed europeo (corridoi infrastrutturali, core network delle reti TEN-T) per favorire coesione territoriale ed opportunità di



INTERPORTO MARCHE

riequilibrio e di sviluppo economico fra i territori, ne fa il vero e proprio "perno intermodale nell'Italia centrale", in un momento in cui il Parlamento va esauendo l'iter di approvazione della nuova legge quadro in materia di "Interporti e piattaforme logistiche territoriali", assegnando di fatto agli stessi un ruolo centrale nella crescita economica del Paese.

Reti di trasporto e infrastrutture:
fattore chiave di competitività per il sistema Paese.

Parlare di infrastrutture significa affrontare un argomento di grande interesse, che permane al centro dell'attenzione sia quando l'enfasi è riposta sull'evoluzione di breve periodo dell'economia, sia in un'ottica di lungo periodo, perché la dotazione infrastrutturale influisce sulla competitività di un'economia e sulla sua crescita.

La distinzione tra una prospettiva di breve e una di lungo periodo è cruciale.

Non necessariamente infatti ciò che ha un impatto sull'andamento dell'economia nel breve (attraverso un aumento della domanda) ha un effetto persistente sulla crescita. Gli investimenti in infrastrutture hanno effetti duraturi se innalzano la produttività totale e dei singoli fattori privati, ad esempio riducendo i costi di trasporto delle imprese e ampliando i mercati di acquisizione dei fattori e di sbocco delle produzioni.

La natura di network di molte infrastrutture chiama in causa la questione del "coordinamento" delle decisioni di investimento, vale a dire la possibilità che gli investimenti in infrastrutture risultino più efficaci se condivisi o in qualche modo coordinati tra i diversi livelli di governo interessati; sia in senso orizzontale, sia in senso verticale; sia in ambito sopranazionale (ad esempio i paesi dell'Unione europea per i grandi progetti infrastrutturali di respiro internazionale), sia in ambito infranazionale (ad esempio nei rapporti tra le Regioni italiane).

Nella analisi, oltre alla natura di network delle infrastrutture, va evidenziato l'effetto di spillover spaziali delle infrastrutture di trasporto, vale a dire gli effetti che si "propagano" dalla regione nella quale quelle infrastrutture sono localizzate alle regioni limitrofe.

Il segno e l'intensità degli effetti di spillover dipendono dal grado di concorrenza e dalla mobilità dei fattori produttivi.

Ad esempio, possono aversi ricadute positive nel caso di autostrade che collegano due stati o regioni, agevolando gli spostamenti reciproci e rafforzando le rispettive economie.

Ma le infrastrutture di trasporto possono generare anche economie esterne negative, quando gli investimenti in una determinata area, rafforzandone il vantaggio competitivo, drenano i fattori produttivi da un'area vicina.

Per la natura di network di molte infrastrutture di trasporto, quindi, l'intensità degli effetti di spillover spaziale è preferibile sia influenzata dal "coordinamento" tra i policy maker nel decidere dove e quando investire.

L'idea di fondo è che, quando esistono potenziali, significativi effetti di spillover, questi vengano amplificati da politiche di coordinamento nelle decisioni di spesa tra i diversi livelli di governo, sia in senso verticale sia in senso orizzontale.

Politiche di bilancio regionali poco rivolte all'obiettivo di massimizzare il benessere generale nazionale e invece assai orientate alla massimizzazione del benessere locale immediato rischiano, infatti, in questi casi, di rivelarsi poco efficienti, se non controproducenti.

Le reti del trasporto europee - Trans European network

Sul territorio Europeo sono state tracciate dall'Unione degli stati membri delle linee per individuare assi di comunicazione che permettano a merci e persone di viaggiare velocemente e liberamente per tutto il vecchio continente. Sono linee ideali, ma anche concrete, le linee lungo le quali si realizza l'infrastrutturazione dell'Unione europea e, di conseguenza, si distribuisce il progresso e la crescita industriale e sociale delle popolazioni.

Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo contiene delle linee guida della programmazione territoriale che supportano lo sviluppo di un sistema policentrico ed equilibrato e tre policy option rivolte direttamente alle aree metropolitane:

- consolidamento di aree di maggiore integrazione economica e di importanza mondiale nell'UE, che vanno dotate di funzioni e servizi globali e di elevata qualità, integrando nel processo anche le aree periferiche tramite strategie di sviluppo territoriale transnazionali;
- rafforzamento di un sistema policentrico ed equilibrato di metropoli, grappoli di città e reti urbane tramite una più stretta cooperazione della politica strutturale e della politica delle reti transeuropee (RTE), nonché tramite il miglioramento dei collegamenti tra le reti di livello nazionale ed internazionale, da un lato, e tra quelle di livello regionale e locale, dall'altro;
- promozione della cooperazione a livello regionale, transfrontaliero e transnazionale con città dell'Europa settentrionale, centrale e orientale e con i Paesi del Mediterraneo; miglioramento dei collegamenti Nord-Sud nell'Europa centrale e orientale, nonché quelli Est-Ovest nel Nord Europa.

Il potenziamento dei corridoi europei potrà contribuire all'attivazione di nuove reti e al potenziamento delle metropoli periferiche, favorendo una più generale ricentralizzazione del Mediterraneo all'interno di un'Europa più equilibrata e policentrica, non in un'ottica di contrapposizione rispetto all'Europa centrale, ma anzi di rafforzamento delle relazioni con l'Austria e la Germania, grazie anche al Corridoio 1.

Questo potenziamento non riguarda solo gli aspetti infrastrutturali, ma anche quelli economici, tecnologici, culturali e sociali, in un'ottica che considera il contributo più complessivo che può derivare dai corridoi allo sviluppo di tutte le aree e città attraversate. Inoltre l'equilibrio territoriale è fattore di competitività; l'Europa si trova di fronte alla necessità di affrontare la competizione a scala globale. Un assetto territoriale più equilibrato è un fattore importante per accrescere la capacità competitiva dell'intera Europa.

Tre temi importanti considerati nella progettazione dei corridoi transeuropei:

- Efficacia nella realizzazione delle opere e degli interventi
- Compatibilità ambientale e paesaggistica
- Partecipazione dei cittadini, delle organizzazioni della società civile e delle istituzioni locali a tutte le fasi di realizzazione delle opere

Le Trans European Networks (Reti Transeuropee) furono create dall'Unione Europea nel 1992 con il Trattato di Maastricht, articoli 154 e 156, con gli scopi di realizzare un unico mercato unico senza frontiere e di rafforzare la cooperazione economica e sociale fra tutti i paesi membri. Del resto non avrebbe avuto senso parlare di un mercato unico Europeo, caratterizzato dalla libertà di movimento delle merci, persone e servizi se lo stesso non fosse stato caratterizzato da un sistema adeguato di infrastrutture.

Con il medesimo trattato furono definiti 3 livelli di Network:

Trans-European Transport networks (TEN-T)

Trans-European Energy networks (TEN-E)

Trans-European Telecommunications network (eTEN)

Le reti transeuropee di trasporto (TEN-T) contemplano tutte le modalità di trasporto e presentano come obiettivo chiave quello di offrire la possibilità all'utente di scegliere, per ogni tappa del tragitto, la modalità di trasporto più appropriata. Ad ogni modalità corrispondono ovviamente diverse necessità infrastrutturali.

La realizzazione delle reti di trasporto è un elemento prioritario per rafforzare il livello di competitività economica e per garantire uno sviluppo bilanciato e sostenibile dell'Unione Europea. Interconnessione e interoperabilità del network sono due degli aspetti più significativi.

Dal 2020, le TEN-T includeranno 89 500 km di strade e 94 000 km di ferrovie, di cui circa 20 000 km ad alta velocità. La linea ferroviaria raggiungerà una velocità di almeno 200 km/h.

Il sistema di navigazione interna ammonta a 11 250 km, affiancato da 210 porti interni, mentre ci sono più di 294 porti di mare e 366 aeroporti.

Il completamento delle TEN aumenterà il network di strade esistente di 4800 Km e di 12500 Km le reti ferroviarie; inoltre circa 3 500 km di strade, 12 300 km di binari, e più di 1 740 km di fiumi navigabili verranno sostanzialmente migliorati.

Il completamento delle TEN comporterà un forte impatto in termini di riduzione del tempo di viaggio per beni e passeggeri. Considerando interamente i 30 assi, uno studio del 2004 per la Commissione, indica che si avrà un risparmio di tempo del 14% rispetto ai tempi attuali di trasporto, generato da una riduzione della congestione del traffico su strada e dal miglioramento della performance della ferrovia.

Per il solo traffico interregionale i benefici sono stimati nell'ordine degli 8 milioni per anno. Inoltre, il trasporto di merci nell'UE ci si aspetta aumenti di più dei 2/3 tra il 2000 e il 2020 e che si raddoppi nei nuovi stati membri. Senza le TEN-T questo aumento sarebbe impossibile da sostenere e il tasso di crescita economica diminuirebbe significativamente.

La realizzazione dei 30 assi porterà anche importanti vantaggi per l'ambiente; secondo alcuni studi entro il 2020 si assisterà ad un aumento delle emissioni di CO₂ del 38% che potrà diminuire del 4% con il completamento delle TEN-T, rappresentando una riduzione di emissioni di 6.3 milioni di tonnellate per anno.

L'evoluzione delle reti TEN-T. La regione Marche nei nuovi scenari infrastrutturali di riferimento.

La Commissione europea ha presentato, il 19 ottobre 2011, una proposta di regolamento (COM(2011)650), con la quale si prospetta una revisione degli orientamenti riguardanti la rete transeuropea di trasporto TEN-T.

La proposta di regolamento della Commissione europea, richiamandosi ai risultati della consultazione svolta sul Libro verde «Verso una migliore integrazione della rete transeuropea di trasporto al servizio della politica comune dei trasporti» (COM(2009)44) e rafforzata dal Libro bianco «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» (COM(2011) 144), ipotizza la realizzazione di una rete TEN-T articolata in due livelli, vale a dire una rete globale (comprehensive network), da realizzare entro il 2050, che comprenderà tutte le infrastrutture transeuropee di trasporto esistenti e programmate a livello nazionale e regionale, e una rete centrale (core network) a livello dell'Unione europea, da realizzare entro il 2030, che costituirà la spina dorsale della rete transeuropea di trasporto. Quest'ultima comprenderà quelle parti della rete globale a maggiore valore strategico per il conseguimento degli obiettivi TEN-T, nonché i progetti a maggiore valore aggiunto europeo quali i collegamenti transfrontalieri mancanti, le principali strozzature e i nodi multimodali.

Dei dieci corridoi necessari per la realizzazione della rete centrale, quattro sono di interesse per l'Italia e tra questi figurano: il corridoio Baltico-Adriatico, che collegherà Helsinki a Ravenna, nell'ambito del quale sono previsti i collegamenti ferroviari Vienna-Udine-Venezia-Ravenna e Trieste-Venezia-Ravenna, il corridoio 5 Helsinki-La Valletta che comprenderà il tunnel di base del Brennero nonché i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta.

Per quanto riguarda il corridoio Baltico-Adriatico, secondo le ipotesi di tracciato formulate dalla Commissione europea, sarebbero escluse dai grandi corridoi alcune aree, quali la parte della

dorsale adriatica delle regioni Marche, Abruzzo, Molise e Puglia comprendente i porti di Ancona, Bari e Brindisi, con l'interconnessione attraverso Taranto agli altri corridoi europei, che hanno dimostrato grande vitalità, dinamismo, capacità di sviluppo garantendo, tra l'altro, un raccordo tra realtà territoriali fortemente differenziate.

Ciò appare in contrasto con gli obiettivi della politica di coesione e di cooperazione territoriale perseguiti dall'Unione europea - anche in vista dell'adesione all'Unione europea dei Paesi dell'area dei Balcani - creando i presupposti di una possibile marginalizzazione, che determinerebbe una retrocessione dei territori esclusi dalla rete con ripercussioni sia sul piano della coesione economica, sociale e territoriale sia su quello della congestione del traffico su gomma.

Si ritiene che il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico debba proseguire, dal punto previsto ad oggi nel terminale di Ravenna almeno fino ad Ancona; meglio ancora sarebbe sino al porto di Brindisi, ricomprendendo quindi l'intera costa adriatica.

È questo infatti un obiettivo strategico non solo di una parte dell'Italia, cioè quella sul versante orientale, ma di tutto il bacino mediterraneo nella sua parte medio-orientale.

Per quanto attiene il corridoio 5 Helsinki-La Valletta, un significativo risultato per le prospettive di sviluppo della Piattaforma Logistica delle Marche, è ricollegabile alla decisione del consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea che il 7 giugno 2012 ha approvato l'estensione del corridoio Helsinki-La Valletta includendo tre diramazioni verso i porti di Ancona (via Bologna), Livorno e La Spezia (via Pisa-Firenze).

Le principali opere di completamento del sistema infrastrutturale Marche-Umbria.

Nella Regione Marche e nella Regione Umbria si stanno programmando e realizzando grandi investimenti nella direzione del completamento della rete infrastrutturale per garantire adeguati collegamenti dei territori ed in particolare:

- nella Regione Marche è stato approvato (3 luglio 2012) da parte dell'Assemblea Legislativa il nuovo Piano Regionale delle infrastrutture, trasporto merci e logistica e sono in corso le seguenti grandi opere di potenziamento delle infrastrutture che consentiranno a breve di migliorare i collegamenti lungo la dorsale adriatica.

1. Il potenziamento ed ammodernamento dell'Autostrada A14 con la realizzazione della terza corsia per il tratto Rimini-Porto Sant'Elpidio (in fase di completamento).

2. La Viabilità relativa al progetto "Quadrilatero Marche-Umbria" che riguarda principalmente il completamento del raddoppio delle due trasversali Ancona-Perugia (SS76 e SS318) e Civitanova Marche-Foligno (SS77), entrambe in corso di realizzazione.

3. La Strada di Grande Comunicazione E78 (Grosseto-Fano) in parte già realizzata, il suo completamento è in corso di programmazione grazie anche all'inserimento nella Rete europea TEN-T (Trans-European Networks - Transport).

4. Il "Collegamento del Porto di Ancona alla grande viabilità" -cosidetta "Uscita ad Ovest di Ancona"-, che oltre a decongestionare l'accesso all'area portuale, consentirà una valorizzazione della portualità ed il potenziamento dei sistemi logistici integrati porto-interporto-aeroporto. Il progetto è a cura dell'ANAS e sarà realizzato in project financing; per esso il CIPE ha approvato il progetto preliminare ed è in corso la procedura di individuazione del Concessionario;

5. L'intervento relativo al "Nodo di Falconara", la cui realizzazione riveste carattere strategico per l'assetto ferroviario garantendo l'interconnessione tra la linea Orte-Falconara e la linea Adriatica ed ottenendo una migliore efficienza della connessione tra le due direttrici principali. Tale intervento prevede inoltre lo spostamento dell'attuale scalo merci dalla stazione di Falconara

nelle adiacenze dell'interporto (Jesi) evitando la manovra dei treni nell'ambito della stazione di Falconara Marittima con notevole risparmio di tempo e impiego di risorse. Il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE nell'agosto 2011 ed RFI deve procedere all'appalto integrato per l'esecuzione dell'opera.

6. La realizzazione della “stazione ferroviaria merci presso l'Interporto”, che consentirà l'inserimento in linea di treni merci sia in direzione Orte che in direzione Ancona, realizzando così un collegamento diretto con il nord, direzione nella quale viaggia la maggior quantità di merce. Per questo intervento è prevista la completa funzionalità entro il 2013.

7. Il collegamento ferroviario, a radice elettrificata, della Darsena Marche del Porto di Ancona con la Stazione Ferroviaria Ancona-Centrale, operativo dall'inizio del 2012, ed il recupero dell'area ferroviaria “EX-Scalo Marotti”, da destinare a terminal intermodale. Questi interventi permetteranno di avviare l'intermodalità mare-ferro e mare-ferro-gomma presso il porto Dorico e di fornire servizi integrati tra i nodi principali della piattaforma logistica delle Marche;

8. Il finanziamento dell'accessibilità alle piattaforme logistiche minori, che svolgeranno un ruolo complementare all'interporto, intercettando la merce nei territori di riferimento (distretti produttivi) ed indirizzandola o ricevendola verso/da quest'ultimo.

9. Il completamento di tutte le opere a mare di difesa esterne e dei banchinamenti del porto di Ancona, con la contemporanea realizzazione dei collegamenti infrastrutturali che consentirà di sfruttare a pieno le potenzialità dello scalo dorico.

- nella Regione Umbria è in fase di predisposizione il nuovo Piano dei Trasporti e delle Infrastrutture ed è stato approvato (D.G.R. n. 625/2011 e D.G.R. n. 735/2011) e trasmesso al Ministero delle Infrastrutture per la sottoscrizione, il testo della Nuova Intesa Generale Quadro per interventi su infrastrutture strategiche ex legge obiettivo che contiene un elenco delle priorità per l'Umbria in merito alle grandi infrastrutture tra cui:

1. Il Nodo stradale di Perugia che consta della variante al tracciato attuale della E 45, nel tratto da Collestrada a Madonna del Piano e dalla variante al tracciato del Raccordo autostradale RA06 Perugia-Bettolle (A1), da Madonna del Piano a Corciano.

2. L'intervento Corridoio di viabilità autostradale Dorsale Centrale Civitavecchia Orte Mestre (E45) comprende la trasformazione in autostrada della tratta E45-E55 (Orte - Mestre).

3. La Viabilità relativa al progetto “Quadrilatero Marche-Umbria” che riguarda, come per la Regione Marche, principalmente il completamento del raddoppio delle due trasversali Ancona Perugia (SS76 e SS318) e Civitanova Marche-Foligno (SS77), entrambe in corso di realizzazione.

4. Il tratto dell'itinerario S.G.C. E78 Grosseto-Fano che interessa la Regione Umbria, compreso tra le località Le Ville di Monterchi (AR) e Parnacciano (PG) che si colloca tra porzioni della E78 già realizzate od in corso di realizzazione e prevede anche l'innesto con il Corridoio di viabilità autostradale Orte-Mestre (E45).

5. Nell'ambito del progressivo completamento del raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara, individuata come parte della rete fondamentale inclusa nello schema della rete trans-europea di trasporto TEN-T, e costituente il tratto prevalente della trasversale di collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico è fondamentale il raddoppio della tratta Spoleto-Terni di cui è stato elaborato il progetto preliminare.

6. Il sistema delle piattaforme logistiche di Città di Castello-San Giustino, Terni-Narni e Foligno che si collocano in posizione mediana tra i porti di Civitavecchia ed Ancona e gli interporti di Orte e Jesi.

7. I lavori di ampliamento e di rifacimento dell'aerostazione dell'aeroporto internazionale dell'Umbria “S. Francesco d'Assisi”, affidati a cura dell'Unità Tecnica di Missione della Presidenza



INTERPORTO MARCHE

del Consiglio dei Ministri, finanziati per le celebrazioni dei 150 anni dall'Unità d'Italia ed oramai in fase di conclusione.

Infine, il territorio umbro e quello marchigiano sono inseriti nelle Piattaforme strategiche individuate e riconosciute dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed in particolare appartengono alla Piattaforma Logistica Centrale Tirreno-Adriatica.



INTERPORTO MARCHE

Logistica e intermodalità.

Con il termine di trasporto intermodale si intende un trasporto multimodale ma senza rottura dell'unità di carico durante il passaggio da una modalità di trasporto ad un'altra.

L'unità di carico del trasporto intermodale, anche detta UTI (Unità di Trasporto Intermodale) o ITU (Intermodal Transport Unit), può essere tipicamente un container, una cassa mobile (swap body) oppure un semirimorchio (semitrailer).

Per poter operare tramite trasporto intermodale, sono necessarie delle infrastrutture di nodo, anche dette terminali, che consentano il trasferimento della UTI da un mezzo di trasporto ad un altro in tempi molto brevi e quindi a costi ridotti.

Nel terminale devono quindi essere presenti tutte le attrezzature necessarie per lo scambio modale, quali gru, carrelli a forche per container, ecc.. possono fungere da terminale intermodale strutture quali porti marittimi o fluviali, punti di interscambio strada/ferrovia (interporti), aeroporti.

Altra categoria di trasporto intermodale è rappresentata dal trasporto combinato. Secondo la definizione data dal CEMT (Comitato Europeo Ministri del Trasporto), il trasporto combinato è un trasporto intermodale nel quale la maggior parte del tragitto europeo avviene per ferrovia, vie navigabili interne o per mare, mentre i percorsi iniziali terminali, per altro i più brevi possibili, sono effettuati su gomma.

Si possono sintetizzare in pochi punti le ragioni che spingono a sostenere l'intermodalità:

- previsioni di una futura crescita della domanda di trasporto, a fronte della necessità di tutelare la sostenibilità sociale ed ambientale;
- necessità di sfruttare i vantaggi tecnici ed economici delle diverse modalità di trasporto.

Attraverso la promozione dell'intermodalità si sfruttano i vantaggi relativi di ogni modalità e si garantisce la sostenibilità del sistema dei trasporti.

“L'intermodalità è un servizio reso attraverso l'integrazione fra diverse modalità di trasporto, che induce a considerare il trasporto medesimo non più come somma di attività distinte ed autonome dei diversi vettori interessati, ma come un'unica prestazione, dal punto di origine a quello di destinazione, in una visione globale del processo di trasferimento delle merci e, quindi, in un'ottica di catena logistica integrata” (Ottimo e Vona, 2001).

Vi sono due logiche alla base dell'intermodalità, una politica e l'altra economica.

Nella **logica politica**, il sistema dei trasporti è un tutto integrato e ogni modalità è un segmento intercambiabile all'altro.

Nella **logica economica**, ogni modalità possiede un diverso rapporto distanza-peso che la rende più idonea delle altre ad effettuare una determinata tipologia di servizi di trasporto, con l'obiettivo di massimizzazione delle economie di scala e minimizzazione dei costi.

Gli elementi che caratterizzano il trasporto intermodale sono essenzialmente quattro:

- l'utilizzo di una o più modalità di trasporto;
- il caricamento della merce in unità standardizzate o su veicoli stradali;
- il trasferimento delle unità di carico da una modalità all'altra;
- l'assenza di trattamento della merce stessa (“no freight handling”) nel cambio di modalità.

Dal punto di vista delle modalità impiegate si può affermare che il trasporto intermodale è un servizio dove la maggior parte del viaggio è effettuato attraverso o la modalità ferroviaria, o

marittima, o per vie navigabili interne e la rimanente parte finale/iniziale del viaggio è effettuata tramite modalità stradale.

Le tipologie di trasporto intermodale si diversificano ulteriormente, al loro interno, in base alle unità di carico utilizzate.

L'intermodalità è possibile solo se i benefici compensano i costi connessi. Tra i benefici figurano:

- realizzazione di economie di scala attraverso l'uso ottimale (per dimensione e distanza) di ciascuna modalità e, quindi, riduzione dei costi;
- utilizzo del mezzo di trasporto più idoneo alle caratteristiche del servizio di trasporto (volume, stagionalità e tipologia della merce) per ogni tratta del percorso e, quindi, riduzione dei costi-opportunità;
- minori costi fissi (d'investimento);
- minor *transit time*.

Tra i costi sono considerati:

- costi delle operazioni terminali;
- costi di organizzazione;
- costi legati all'utilizzo di unità di carico standardizzate;
- aumento dei tempi di viaggio;
- probabile minor qualità del servizio (in termini di minor affidabilità, flessibilità, controllo, e sicurezza del servizio).

Una riflessione sui margini di competitività dell'intermodalità considera che:

- se il tutto-strada è più flessibile, affidabile, ecc. l'intermodale dà la possibilità di raggiungere economie di scala (alimentazione dalle tratte secondarie a quella principale che presenta costi medi per unità di distanza che si riducono al crescere della quantità trasportata);
- l'area di competitività del trasporto intermodale aumenta:
 - al ridursi del tasso chilometrico della tratta principale ovvero al crescere delle economie di scala sopra indicate;
 - al ridursi dei costi di trasbordo (possibile attraverso la standardizzazione delle unità di trasporto);
 - all'aumentare del tasso chilometrico dei trasporti feeder;
- integrazioni delle varie attività di trasporto ad opera di un unico operatore.

Ulteriori margini di competitività per l'intermodale possono venire:

- dalla politica infrastrutturale: possibilità di influenzare la scelta del trasporto intermodale attraverso il miglioramento della specifica rete di trasporto (fornitura di tracce orarie ferroviarie per il passaggio di treni intermodali, la costruzione di nuovi terminal intermodali);
- dall'assunzione di normative specifiche: stimolare la competitività del trasporto intermodale grazie a normative che ne favoriscano o ne implicano la scelta.

Le operazioni di un ciclo di trasporto intermodale possono essere suddivise in tre tipologie.

Operazioni compiute dal punto di partenza al terminal intermodale, dove troviamo:

- stivaggio e consegna dell'unità di carico (UTI);
- ritiro dell'unità di carico e posizionamento sul mezzo di trasporto stradale;
- trasferimento al terminal intermodale;

Operazioni compiute da terminal a terminal, tra cui le principali sono:

- trasbordo dell'UTI dalla modalità stradale alla modalità ferroviaria, marittima o fluviale;
- compimento tratta principale e trasferimento al terminal di destinazione;

Le operazioni compiute dal terminal di destinazione al punto di consegna, con:

- ritiro dell'UTI dal terminal finale e trasbordo della stessa dalla modalità non stradale a quella stradale;
- trasferimento al punto di destinazione (solitamente un magazzino).

Un trasporto intermodale è tale solo se un “unico soggetto si assume nei confronti del committente l'obbligo di organizzare, coordinare ed eseguire il trasporto da porta a porta. Da sottolineare:

- importanza del ruolo svolto dagli MTO (grandi compagnie di spedizione, armatori marittimi):
 - assume la responsabilità dell'intero ciclo del trasporto;
 - deve possedere diverse caratteristiche strutturali ed organizzative;
- importanza delle società di traffico:
 - ha il compito di acquistare dal vettore ferroviario la trazione ferroviaria e di rivenderla alla compagnia che gestisce il trasporto intermodale (MTO);
 - avoriscono la concentrazione del traffico intermodale verso le ferrovie.

Esistono due tipologie di infrastrutture utili al trasporto intermodale:

- infrastrutture adibite alla conservazione delle merci in appositi magazzini (ad es. i magazzini centrali e/o periferici e i magazzini generali);
- infrastrutture adibite alla massimizzazione della velocità di transito delle merci nel canale logistico (ad es. piattaforme logistiche, i terminal portuali, i terminal ferroviari, gli autoporti, i gateway e i centri intermodali).

Le piattaforme logistiche, a loro volta, possono essere di due tipologie:

integrate: strutture plurifunzionali, che offrono servizi di logistica integrata, altamente specializzati, ed attività di transito e distribuzione merce. Sono dotate di un raccordo ferroviario, funzionale al trasporto intermodale, e quindi sono in grado di gestire un ingente volume di merci.

semplici: si caratterizzano per essere specializzate sulle esigenze di particolari catene logistiche, potendo costituirsi in reti dedicate. Sono situate vicino a bacini di traffico e sono dotate di raccordi ferroviari. Sono finalizzate alla razionalizzazione dei flussi di merce nell'intera catena logistica “produttore-consumatore”, e operano sia come centri di stoccaggio sia come centri di cross-docking

Esempi di piattaforme logistiche sono i *district-park* ed i CDU (Centro Distribuzione Urbana).

Il trasporto intermodale ferroviario (TIF) ha ampie possibilità di competere con il tuttostrada. Gli operatori del TIF sono:

- le compagnie UIRR (Union International des Sociétés de Transport Combiné Rail-Route)
- Intercontainer Interfrigo (ICF)
- gli operatori intermodali ferroviari nazionali
- le compagnie ferroviarie nazionali e regionali
- gli operatori intermodali privati;

- i grandi caricatori

Le compagnie UIRR sono i maggiori operatori per quanto riguarda il traffico di TIF

I fattori di sviluppo del TIF sono:

- l'introduzione di nuovi sistemi operativi di gestione dei treni;
- l'organizzazione della rete dei collegamenti secondo la logica Hub&Spoke;
- l'ottenimento della licenza ferroviaria da parte di alcuni operatori intermodali;
- lo sviluppo di sistemi informativi attraverso cui fornire servizi di prenotazione on-line e servizi di monitoraggio della merce (tracking and tracing);
- la costituzione di alleanze strategiche e/o la realizzazione di vere e proprie fusioni tra gli operatori;
- l'allargamento del campo di azione degli operatori dal solo trasporto intermodale strada-ferrovia al trasporto intermodale mare-ferrovia e al trasporto intermodale posizionamento container

Le criticità del TIF sono:

- carenza infrastrutturale (in particolare dal lato della ferrovia), che implica la realizzazione di tratte ferroviarie dedicate alle merci;
- inefficienze gestionali (inosservanza della programmazione dei treni e difficoltà di gestione del personale ferroviario, uso non intensivo delle terminazioni stradali);
- Mancanza di interoperabilità:
 - Tecnica: (diversità nei sistemi di trazione dei locomotori, differenze nel materiale rotabile, diversità di standard nelle unità di carico intermodale);
 - Infrastrutturale: assenza di interconnessioni fra le reti, la diversità delle limitazioni in altezza del gabarit ferroviario;
 - Operativa: l'inesistenza di sistemi generalizzati di comunicazione elettronica fra i diversi partner della catena intermodale;
 - Giuridica: diverso stato di attuazione tra i membri dell'Unione delle direttive europee;
- assenza di una chiara divisione dei ruoli tra gli attori del trasporto intermodale strada-ferrovia.

Le prospettive future del TIF sono:

- rafforzamento del processo di privatizzazione delle imprese ferroviarie;
- allargamento e qualificazione dei servizi ferroviari. In questo senso sono tre le strategie perseguibili:
 - fornitura di servizi per i traffici seaborne;
 - fornitura di servizi completi ma relativi a determinati prodotti e determinate linee di traffico;
 - fornitura di servizi "geograficamente concentrati";
- realizzazione di accordi strategici tra le imprese ferroviarie nazionali.

INTERPORTO MARCHE

Giugno 2011 - Immagini tratte dal progetto "Territori Snodo 2", realizzato dal Comune di Jesi e finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (foto: Maurizio Paradisi)



Interporto Marche spa
Via Coppetella, 4
60035 Jesi (An)

tel.: +39.0731.605182
fax: +39.0731.605779

www.interportomarche.it
segreteria@interportomarche.it

P.IVA: 01364690428
Capitale Sociale:
€ 11.547.529,00 i.v.

Cod. Fisc. e Iscriz. Reg.
Impr. di AN
n. 01364690428

INTERPORTO MARCHE

Jesi, 3 ottobre 2012
Prot. 489/2012

Spett.le
**Ministero dello Sviluppo Economico,
delle Infrastrutture e dei Trasporti**
Via Veneto, 33
00187 Roma

Ministro Corrado Passera

Regione Marche
Via Gentile da Fabriano, 9
60125 Ancona

Governatore Gian Mario Spacca

Regione Umbria
Corso Vannucci, 96
06121 Perugia

Governatore Catiuscia Marini

Illustrissimi Ministro e Governatori,

la realizzazione delle infrastrutture da sola non è sufficiente a determinare significativi incrementi di traffico ed a sviluppare l'economia nei territori; occorre lavorare sul modello gestionale, dando concretezza al concetto di Piattaforma Logistica Territoriale così come indicato nel testo della proposta di Legge quadro in materia di interporti già approvato alla Camera ed attualmente in discussione al Senato, nella direzione già assunta, ad esempio, dalle giunte regionali di Marche ed Umbria.

Le Regioni Marche ed Umbria, infatti, hanno approvato delle delibere con le quali Interporto Marche Spa e Sviluppumbria Spa sono state incaricate di “produrre” intermodalità, integrando flussi di traffico e filiere merceologiche delle due regioni, attraverso una partnership di natura gestionale/commerciale.

Si è attuato, quindi, un esempio concreto di network tra nodi infrastrutturali, arricchito anche sotto l'aspetto delle funzioni e dei servizi, market oriented, coerente con il lavoro che si sta compiendo lungo l'Adriatico per aggregare porti ed interporti, connettendoli ai corridoi europei come l'Helsinki-La Valletta ed il Corridoio Baltico-Adriatico il cui tracciato, tuttavia, si ferma ancora a Ravenna non comprendendo il porto “core” di Ancona.

INTERPORTO MARCHE

La “mission” portata avanti in questi anni è quella rendere l'Interporto delle Marche un possibile volano di investimenti nazionali e comunitari, il punto di riferimento per quelle aziende che leggono nella logistica un elemento di competitività sui mercati nazionali e internazionali, il perno dell'intermodalità nel centro Italia.

È necessario ora continuare a sviluppare intermodalità, ricordando che nel Libro Bianco dell'Unione Europea e nelle Linee Guida del Piano nazionale della Logistica, l'Europa ha fissato obiettivi chiari: il 30% entro il 2030 ed il 50% entro il 2050 del trasporto merci sopra i 300 Km dovrà viaggiare su modalità diverse dalla gomma e quindi gli interporti sono indispensabili.

Recenti studi, a partire da quello realizzato dal Censis nel 2010 sul tema dell'interportualità, della logistica e dell'intermodalità, hanno evidenziato che l'intermodalità è la vera ragione d'essere di un interporto e che intermodalità e logistica saranno sempre di più il perno della competitività di un territorio alla luce dei processi di globalizzazione dei mercati e di internazionalizzazione delle imprese.

Sulla base di queste premesse e dei concetti sopra espressi, mi permetto di inviare alla Vs. attenzione un documento che intende illustrare un “percorso per una gestione integrata e una proposta organizzativa e gestionale per la Piattaforma Logistica del Centro Italia”.

Tale percorso può essere concretamente avviato sin dai prossimi mesi, partendo dalla integrazione del Porto di Ancona con l'Interporto delle Marche, che da tempo hanno comunque avviato attività ed iniziative condivise, applicando sin da subito quanto previsto dall'art. 46 del DL 201/2011 in materia di “costituzione di sistemi logistici”, dall'articolo 11 bis della “Riforma della legislazione in materia portuale” approvata dal Senato della Repubblica il 12 settembre u.s. ed in discussione alla Camera, laddove si parla di “sistemi logistico-portuali per il coordinamento dell'attività di più porti e retro porti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio trans europeo”, dall'articolo 1, co. 4 lett. a) della già citata proposta di “Legge quadro in materia di interporti e piattaforme logistiche territoriali” approvata dalla Camera dei Deputati ad aprile 2012 ed ora in discussione al Senato.

Resto a Vs. disposizione per meglio illustrare la proposta e fornire i necessari approfondimenti.

Cordiali saluti.

Roberto Pesaresi
Presidente Interporto Marche Spa

INTERPORTO MARCHE

Jesi, 10 ottobre 2012
Prot. 498/2012

Spett.le
**Ministero dello Sviluppo Economico,
delle Infrastrutture e dei Trasporti**
Via Veneto, 33
00187 Roma

Vice Ministro Mario Ciaccia
Sottosegretario Guido Improta

Regione Marche
Via Gentile da Fabriano, 9
60125 Ancona

Assessore Luigi Viventi
Assessore Paolo Eusebi
Assessore Pietro Marcolini

Regione Umbria
Corso Vannucci, 96
06121 Perugia

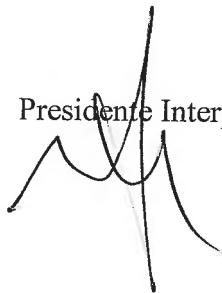
Assessore Silvano Rometti
Assessore Vincenzo Riommi

Illustrissimi Signori,

intendo informarVi di una ns. comunicazione inviata nei giorni scorsi al Ministro Corrado Passera ed ai Governatori delle Regioni Marche e Umbria, di cui alleghiamo copia, in funzione delle relazioni e dei contatti che, sotto diversi aspetti, sono in essere con ciascuno di Voi.

Comunico, inoltre, la mia disponibilità per eventuali approfondimenti.

Cordiali saluti.


Roberto Pesaresi
Presidente Interporto Marche Spa

LA PIATTAFORMA LOGISTICA TERRITORIALE DEL CENTRO ITALIA

**Percorso per una gestione integrata
e proposta organizzativa e gestionale
per la Piattaforma Logistica Centro Italia**

Jesi, Settembre 2012

Sommario

1. EXECUTIVE SUMMARY	3
2. PREMESSA.....	4
3. SCENARIO MACRO-ECONOMICO ED INFRASTRUTTURALE DI RIFERIMENTO	5
4. QUADRO NORMATIVO	6
5. OBIETTIVO.....	8
6. STRATEGIE.....	9
7. LIVELLO DI AZIONE E COMPETENZE	10
7.1 LIVELLO DI AZIONE DI COORDINAMENTO	11
7.2 LIVELLO DI AZIONE IMMOBILIARE	11
7.3 LIVELLO DI AZIONE OPERATIVO.....	13
8. MERCATO DI RIFERIMENTO	14

1. Executive Summary

La dotazione infrastrutturale influisce sulla competitività dei territori, sulle strutture dell'economia e sulla crescita del Prodotto Interno Lordo. Pertanto il tema delle infrastrutture resta un argomento di grande interesse, che permane al centro dell'attenzione sia quando l'enfasi è riposta sull'evoluzione di breve periodo dell'economia, sia in un'ottica di lungo periodo.

La natura di network di infrastrutture diverse chiama in causa la questione del "coordinamento", poiché la realizzazione di piattaforme logistiche deve accompagnarsi ad un'azione significativa volta al conseguimento di un adeguato posizionamento delle stesse in relazione alla rete nazionale ed internazionale.

È pertanto necessario definire un modello di business, organizzativo e di gestione capace di valorizzare gli asset, al contempo promuovendo la qualificazione della domanda e dell'offerta di logistica sul nostro territorio.

Il modello proposto si articola su tre livelli - coordinamento, immobiliare, operativo -, distinti ed integrati, con l'obiettivo di avviare un processo di gestione integrata capace di sostenere anche in via definitiva l'intermodalità nel territorio umbro-marchigiano ed offrire opportunità logistiche al sistema delle imprese al fine di valorizzarne i processi di internazionalizzazione ed aumento della capacità competitiva in un'ottica di sostenibilità complessiva.

Il modello, così come descritto, potrà essere applicato anche al traffico passeggeri, contribuendo a sviluppare la qualità dei servizi già erogati e ad individuarne nuovi, in linea con le richieste-aspettative dei clienti e nella logica di mercato dei partner commerciali e dei vettori utilizzatori nella gestione dei servizi delle infrastrutture marchigiane.

Quanto sopra in coerenza con il quadro normativo in via di approvazione che definisce e avalla il concetto di "Piattaforma Logistica Territoriale" .

2. Premessa

L'Italia "intermodale" è in larghissima parte concentrata nel nord, da e per il quale le merci vengono trasportate lungo le principali direttrici internazionali. Ciò è dovuto all'effettiva possibilità di sinergie tra le infrastrutture che hanno sviluppato una rete di servizi in grado di operare efficientemente e con costi competitivi. I flussi che in tali aree vengono gestiti attraggono a loro volta un numero crescente di operatori ed investitori internazionali alimentando sempre più questo circolo virtuoso.

La medesima capacità di far rete non si è sviluppata nel centro Italia dove le singole infrastrutture faticano a generare efficienza e raggiungere la massa critica necessaria per confrontarsi sui mercati internazionali. Il centro Italia è proprio l'area dove il tessuto produttivo necessiterebbe di un maggiore coordinamento nella pianificazione degli interventi a sostegno di soluzioni logistiche alternative alla gomma.

È quindi urgente uno sforzo per:

- creare le condizioni culturali ed economiche per orientare le imprese verso l'uso di soluzioni e schemi logistici maggiormente efficienti ed innovativi;
- concentrare grandi quantitativi di merci in infrastrutture modali coordinate ed a valenza sovra-regionale;

Queste sono le principali sfide che la piattaforma logistica dell'Italia Centrale deve affrontare ed alle quali deve fornire una risposta adeguata. L'alternativa è rimanere confinati ad una dimensione locale che non permette di raggiungere i necessari livelli competitivi e conseguentemente non aiuta le imprese del territorio a misurarsi nei mercati che divengono geograficamente sempre più ampi.

Partendo da tale premessa il presente documento è finalizzato a dare un contributo alla nascita di un modello gestionale delle infrastrutture idoneo a rispondere alle istanze dei mutamenti del sistema economico.

3. Scenario macro-economico ed infrastrutturale di riferimento

Lo scenario di previsione evidenzia un nuovo taglio alle stime di crescita del PIL mondiale per il 2012-2013, dovuto in gran parte alle peggiori aspettative sull'andamento dell'economia europea ed, in misura inferiore, a prospettive meno favorevoli per i mercati delle materie prime.

Con riferimento al quadro macroeconomico dell'Eurozona, la revisione al ribasso delle stime è principalmente dovuta alle lacune nei meccanismi di governance europea e alla deludente gestione della crisi del debito sovrano. L'accelerazione delle misure di correzione fiscale adottate in molti paesi europei accentua la fase di contrazione del PIL, mentre la persistente carenza di adeguati meccanismi di salvaguardia crea condizioni finanziarie restrittive nella maggior parte delle economie dell'Eurozona.

In risposta alla recente crisi economica, molti paesi sono ricorsi a politiche anticicliche finalizzate a contenere l'impatto della recessione e a far ripartire l'economia; in quest'ottica il potenziamento delle infrastrutture strategiche rappresenta un obiettivo prioritario di politica economica per innalzare le prestazioni del sistema produttivo e l'efficienza dei servizi pubblici e privati capace di sostenere l'occupazione.

Quanto sopra è coerente con l'attuale evoluzione del modello infrastrutturale nazionale ed europeo, caratterizzato dallo sviluppo delle reti transeuropee del trasporto, di cui anche il territorio marchigiano potrà beneficiare a condizione di volere e sapere cogliere le opportunità ad esso legate.

In particolare interessano il territorio:

- il **corridoio Baltico-Adriatico**, che collegherà Helsinki a Ravenna - potenzialmente Ancona e la direttrice adriatica sud
- il **corridoio Helsinki-La Valletta**, che comprenderà il tunnel di base del Brennero nonché i collegamenti ferroviari Fortezza-Verona, Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo e Palermo-La Valletta.

Le opportunità di scenario sono legate anche allo sviluppo ed al ruolo dei porti del Nord Adriatico rispetto ai traffici in direzione dell'Europa Centro-Orientale, secondo la rete TEN-T.

In questo scenario ben possono innestarsi i nodi infrastrutturali intermodali marchigiani: il Porto di Ancona, l'Aeroporto di Falconara, l'Interporto di Jesi ed in prospettiva le piastre logistiche umbre.

Queste infrastrutture costituiscono **il primo concreto esempio di piattaforma logistica territoriale**, già integrata e conforme ai più recenti dettami in materia.

4. Quadro normativo

Il quadro normativo di riferimento per quanto attiene le infrastrutture di cui trattasi è sostanzialmente rappresentato da due testi di legge, oggi in via di riforma ed al centro del dibattito parlamentare:

1. legge 84/94, che costituisce lo scritto normativo centrale per quanto riguarda la materia portuale;
2. legge 240/90 che disciplina gli "Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità".

Ai testi legislativi di cui sopra è estraneo il concetto di piattaforma logistica territoriale, definito invece dagli atti di indirizzo della politica economica, in particolare dai Documenti di Programmazione Economico-Finanziaria (DPEF) 2006-2009 e 2009-2013.

Con tali atti sono state individuate a livello nazionale sette piattaforme logistiche integrate e territorialmente strategiche sul principio delle omogeneità connettive su cui concentrare l'insediamento di piattaforme logistiche:

1. piattaforma logistica del nord-ovest;
2. piattaforma logistica del nord-est;
3. piattaforma logistica tirrenico-adriatica del nord;
4. piattaforma logistica tirrenico-adriatica centrale;
5. piattaforma logistica tirrenica sud;
6. piattaforma logistica adriatica sud;
7. piattaforma logistica del Mediterraneo sud.

Quello di “piattaforma logistica integrata e territorialmente strategica” è un **concetto economico** nuovo, disegnato al fine di introdurre il Paese nelle logiche di politica europea dei trasporti, inserendo la rete dei terminali strategici nazionali nel network dell'Unione europea dei collegamenti e dei corridoi.

Tale concetto viene ripreso nel disegno di “Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali”, già licenziato dalla Camera dei Deputati il 12 aprile 2012 ed ora in discussione al Senato della Repubblica.

A mente del succitato testo di legge - articolo 1, co. 4 lett. a) - si intende per *“piattaforma logistica territoriale”, “il complesso delle infrastrutture e dei servizi, presenti su un territorio interregionale, destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico per l'intero territorio nazionale, in particolare nei suoi rapporti con la rete transnazionale dei trasporti, per favorire l'interconnessione più efficace al fine di migliorare la competitività del Paese”*.

Esso è inoltre in linea con quanto espresso all'articolo 11 bis della “Riforma della legislazione in materia portuale” approvato dal Senato della Repubblica in data 12 settembre 2012, laddove si parla di *“sistemi logistico-portuali per il coordinamento dell'attività di più porti e retro porti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio trans europeo”*.

Ai nostri fini è opportuno considerare anche il disposto dell'art. 46 del DL 201/2011 che recita:

1. Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, **le Autorità Portuali possono costituire sistemi logistici** che intervengono, attraverso atti d'intesa con il *Comitato Nazionale per l'Intermodalità e la Logistica*¹, le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

¹ modifica prevista dall'art. 4, comma 3 del disegno di “Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali”

2. Le attività di cui al comma 1 devono realizzarsi in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa comunitaria, avendo riguardo ai corridoi transeuropei e senza causare distorsione della concorrenza tra i sistemi portuali.
3. Gli interventi di coordinamento devono essere mirati all'adeguamento dei piani regolatori portuali e comunali per le esigenze di cui al comma 2, che, conseguentemente, divengono prioritarie nei criteri di destinazione d'uso delle aree.
4. Nei terminali retro portuali, cui fa riferimento il sistema logistico, il servizio ai fini dello sdoganamento è svolto di norma dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5. Obiettivo

Nel quadro di riferimento descritto la piattaforma logistica territoriale rappresenta uno dei fattori di rilancio del sistema economico-produttivo locale, esteso alla regione Umbria, in cui si progettano e realizzano i nodi di Città di Castello, Foligno e Terni, stante la relazione provata tra infrastrutture e crescita di un territorio.

L'**efficienza complessiva** delle infrastrutture, infatti, influenza più sensibilmente la produttività dell'intero sistema economico, le scelte di localizzazione delle imprese sul territorio, la vita dei cittadini; la qualità delle infrastrutture riflette quella dei meccanismi istituzionali e di mercato.

Emerge quindi la necessità di una programmazione di lungo periodo e individuazione delle priorità; sono cruciali le interazioni tra governo del territorio e **gestione del medesimo**, tra pubblico e privato, tra autorità di regolazione e soggetti regolati.

La forza del legame dipende dal modo in cui sono impiegate le risorse; occorre evitare lo "scollamento" tra disegno politico e "risultato organizzativo-gestionale", caratterizzando il processo in relazione alla **capacità di soddisfare i bisogni del mercato**, attraverso la **creazione di un modello operativo e di gestione** in grado di utilizzare strumenti diversi al fine del concreto conseguimento degli obiettivi di medio-lungo periodo.

6. Strategie

Il contesto si presenta come un'importante opportunità per il nostro territorio anche in considerazione dei rilevanti investimenti previsti per le infrastrutture marchigiane ed umbre, investimenti in linea con la situazione di scenario sopra descritta, in grado di rafforzare la capacità di attrazione dell'interesse comunitario e dei grandi operatori verso la nostra area geografica.

Gli elementi di vantaggio vanno però colti nel breve periodo, nei tempi che l'economia richiede, pena l'isolamento logistico ed il mancato avvio della funzione intermodale.

Le prospettive nuove dimensioni del Porto di Ancona, come definite dal piano regolatore, la cui approvazione rappresenta una priorità assoluta, possono tradursi in una maggiore capacità di movimentazione di merci, fatto salvo che le merci attualmente movimentate fanno capo alla domanda di trasporto locale, con andamenti di crescita relativamente contenuti.

Inoltre, i tempi prevedibilmente lunghi per la realizzazione della "Uscita ad Ovest" dal Porto di Ancona per l'allaccio alla grande viabilità, pongono un reale problema di fattibilità complessiva, sostenibilità del processo e crescita dei volumi, soffrendo, il Porto, di una evidente strozzatura in termini di capacità di ingresso ed uscita lato terra.

L'integrazione e lo sviluppo sinergico tra Porto ed Interporto divengono a questo punto priorità inderogabili: Interporto deve nel breve attivare relazioni via ferro regolari, stabili ed affidabili con il nord Europa; deve diventare il punto di riferimento naturale del Porto per la raccolta ed il rilancio delle merci da e verso il centro-nord Europa; il Porto, dal canto suo, deve diventare hub di raccolta e rilancio verso oriente.

Il posizionamento forte che i competitori dell'alto Adriatico (Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria) hanno già conseguito non permette di agire "quando tutto sarà pronto"; occorre trovare formule efficienti, eventualmente "sostenute" dal capitale pubblico per brevi periodi, anche nella situazione attuale. Perdere questa finestra temporale pensando di

riposizionarsi in futuro sarebbe un errore che creerebbe un gap, che probabilmente non saremo più in grado di recuperare.

Il lavoro già compiuto in questi anni ha prodotto un ambiente favorevole, che permette di avviare operativamente la visione descritta da subito; gli accordi stipulati tra Porto di Ancona, Interporto Marche ed Aeroporto di Falconara, rappresentano una reale base di avvio. A questi si aggiungono gli accordi tra Interporto Marche e Sviluppumbria per la gestione delle piattaforme intermodali della regione Umbria.

Sono ora necessarie azioni immediate per far rientrare le infrastrutture di riferimento in un contesto più europeo, per fare loro assumere, anche nei tavoli non tecnici, maggior ruolo e peso, requisito indispensabile per la crescita dei traffici e delle relazioni, nazionali ed internazionali.

La visione qui delineata richiede un modello organizzativo e di gestione fortemente orientato agli obiettivi di crescita descritti.

Il soggetto che esprimerà tale modello è un integratore che riunisce risorse, capacità e tecnologia della propria e/o di altre organizzazioni per disegnare soluzioni di Supply Chain, garantendo la neutralità rispetto al mercato degli operatori di logistica.

La funzione è propria di chi sviluppa soluzioni gestionali “ad hoc” rispondenti alle necessità del tessuto produttivo facendo, allo stesso tempo, leva sulle proprie conoscenze per disegnare nuovi processi basati su “best practice” ed integrando nel processo fornitori selezionati proprio sulla base di queste conoscenze.

L'organizzazione, dotata di autonoma personalità giuridica, agirà in coordinamento con le infrastrutture di riferimento - Porto, Interporto, Aeroporto - ritenendosi che la definizione degli obiettivi della organizzazione debba essere suggerita dalle specifiche condizioni oggettive e di mercato in cui si svolgerà l'attività.

7. Livello di Azione e Competenze

Per il conseguimento degli obiettivi di medio periodo, ad esempio lo sviluppo della Intermodalità e della Logistica Integrata sul territorio con conseguente valorizzazione del

patrimonio infrastrutturale delle piattaforme di riferimento la Piattaforma Logistica Territoriale del Centro Italia, il soggetto gestore opera in accordo a tre distinti ed integrati livelli di azione:

- coordinamento;
- immobiliare;
- operativo.

7.1 Livello di Azione di Coordinamento

L'organizzazione svilupperà la propria azione operativo-gestionale secondo la logica di un 4PL - Fourth Party Logistics Provider² - accomunando le capacità infrastrutturali e delle diverse modalità di trasporto in un'ottica di sostenibilità complessiva.

In tal modo si configurerà una vera e propria “**cabina di regia**” del sistema logistico-infrastrutturale dell'Italia centrale.

Tale modalità è in accordo con la funzione di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, controllo delle operazioni portuali, compatibile con l'azione di “promozione e sviluppo della intermodalità, della logistica, delle reti trasportistiche” che l'art. 6 lex 84/94 vuole in capo alle Autorità Portuali.

L'obiettivo è “sinergizzare” la rete logistica macro-regionale, migliorandone l'accesso agli operatori, aziende, investitori internazionali, con conseguenti vantaggi per l'imprenditoria locale sia in termini di efficientamento, che in termini di attrazione di nuove iniziative e capitali.

7.2 Livello di Azione Immobiliare

Gli asset delle infrastrutture della piattaforma logistica territoriale saranno conferiti all'interno di un **Fondo Immobiliare**, individuato all'art. 27 del DL 6/12/2011 n. 201 - che ha modificato la legge 15 luglio 2011, n. 111, mediante l'introduzione dell'art. 33 bis - come

² Accordo per il quale una impresa affida in outsourcing le sue operazioni logistiche a due o più operatori logistici (the third party logistics) ed incarica un altro specialista (the fourth party) di coordinare le attività delle terze parti.

strumento per la valorizzazione, trasformazione, gestione e alienazione del patrimonio immobiliare pubblico.

Ai fini di cui sopra si ricorda che l'art. 6 della legge 84/94, così come in via di novella per quanto previsto dalla proposta di legge di riordino del sistema portuale, prevede in capo alla Autorità Portuale la “amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione.”.

Non solo: l'art. 14 della legge 134/2012, nel riformare la legge 84/94, prevede, introducendo l'art. 18 bis che: “per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1 (cfr. opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti) le Autorità Portuali possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'art. 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa Depositi e Prestiti S.p.A..

Il fondo immobiliare, di tipo “chiuso”, sarà gestito da una Società di Gestione del Risparmio (SGR) specializzata.

Tale strumento finanziario consentirà all’“investitore-quotista” di partecipare ai risultati economici di iniziative assunte nel comparto immobiliare, utilizzando non lo schema tipico della partecipazione ad una società di capitali, ma il modello organizzativo del patrimonio gestito da un intermediario professionale.

In tal modo sarà mantenuta in capo ai quotisti partecipanti l'iniziativa la proprietà degli asset conferiti, tramite la selezione degli investimenti che per loro natura e caratteristiche intrinseche si prestano ad aumentare il valore dei capitali raccolti e minimizzarne i rischi; la società che gestisce il Fondo (SGR) provvederà a ripartire il risultato netto della gestione.

È inoltre da considerare che i valori rappresentati da quote di un fondo sono più facilmente collocabili sul mercato rispetto alle pure partecipazioni al capitale delle singole

infrastrutture, siccome permettono ai risparmiatori di unire i vantaggi della diversificazione finanziaria propri della gestione professionale, a quelli di un investimento di carattere immobiliare che, per sua natura, è oneroso e dunque difficilmente accessibile per il piccolo investitore.

I benefici di tale livello di azione sono, in estrema sintesi, identificabili ne:

- la massimizzazione del valore degli asset e maggiore facilità di alienazione di parte di questi;
- il maggior sostegno finanziario agli investimenti;
- la maggiore attrattività di investitori di capitale;
- il possibile coinvolgimento di partner gestionali di alto standing ed elevata qualificazione.

7.3 Livello di Azione Operativo

La “gestione diretta” delle attività terminalistiche e delle piattaforme logistiche nella macroregione Marche-Umbria costituisce uno degli elementi di razionalizzazione del sistema logistico dell’Italia centrale e fattore chiave di competitività del tessuto economico produttivo locale, di sostenibilità per il sistema paese.

I servizi offerti saranno in grado di:

- avvicinare alle infrastrutture le imprese locali e gli operatori del trasporto e della logistica;
- realizzare un network efficiente con altre infrastrutture logistiche nazionali ed internazionali.

L’obiettivo è divenire luogo di aggregazione di flussi, secondo un modello di rete integrata (hub and spoke) diffuso non solo a livello locale, ma potenzialmente in grado di colloquiare con tutto il mondo.

8. Mercato di riferimento

Il mercato di riferimento è costituito dagli attori a vari livelli della catena logistica, ad esempio vettori stradali, ferroviari, navali, case di spedizione, MTO - Multimodal Transport Operator-, ma anche da quei soggetti interessati ad investimenti nel settore immobiliare della logistica, ossia quei soggetti che si occupano dell'analisi localizzativa, nonché della realizzazione e della vendita di immobili con destinazione d'uso logistica.