



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

CONSULTA GENERALE PER L'AUTOTRASPORTO E LA LOGISTICA

**PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA:
ANALISI DEMO-SOCIO-ECONOMICA
E INFRASTRUTTURALE DELLE
PIATTAFORME LOGISTICHE TERRITORIALI**

Rapporto di Sintesi

Roma, giugno 2011

Il presente documento è stato redatto da Ernst & Young con l'obiettivo di sintetizzare, in un unico Rapporto, i tre Studi predisposti da CERTeT, ISTIEE, SVIMEZ quali contributi scientifici al progetto di attuazione del Piano Nazionale della Logistica sulla base delle Linee Guida operative della Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica approvate il 2 Dicembre 2010. In particolare, il CERTeT ha svolto lo Studio per l'area del Nord-Ovest (Valle D'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia Romagna, Toscana), l'ISTIEE si è focalizzato sull'area del Nord-Est e del Centro (Veneto, Friuli Venezia-Giulia, Trentino Alto Adige, Marche, Umbria, Lazio) e, infine, lo SVIMEZ sull'area del Mezzogiorno (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia).



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
CONSULTA GENERALE PER L'AUTOTRASPORTO E LA LOGISTICA

PRESENTAZIONE RAPPORTO DI SINTESI

La Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica, in questa fase di definizione delle scelte per le politiche di attuazione finalizzate alla definizione di un nuovo assetto della logistica per lo sviluppo del Paese, ha sviluppato "a corredo" e a supporto del Piano della Logistica approvato il 2 dicembre 2010 (e che ha uno sviluppo temporale che va dal 2011 al 2020), un'attività di studio e analisi i cui temi chiave sono:

- a) le dinamiche demo-socio-economiche;
- b) gli assetti infrastrutturali;
- c) le *governance*

che interessano le diverse Regioni italiane.

La "rilettura" del territorio ivi proposta va oltre una prospettiva di indagine per ambiti amministrativi, regionali, provinciali, comunali, per inquadrare gli interventi in una logica di sistema attraverso le seguenti 7 Piattaforme logistiche:

- **Piattaforma logistica del Nord-Ovest:** Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria;
- **Piattaforma logistica del Nord-Est:** Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Trentino Alto Adige;
- **Piattaforma logistica dell'Area Centro-Settentrionale:** Emilia-Romagna, Toscana;
- **Piattaforma logistica dell'Area Centrale:** Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo;
- **Piattaforma logistica Adriatico Sud:** Molise e Puglia;
- **Piattaforma logistica Tirrenico Sud:** Campania, Calabria e Basilicata;
- **Piattaforma logistica Mediterraneo Sud:** Sicilia e Sardegna.

I risultati delle analisi, sebbene risultino per molti versi differenziate e disomogenee fra loro, presentano alcune dinamiche comuni. Ad esempio, le previsioni demografiche per i prossimi decenni sono in tendenziale peggioramento, come dimostrato dai principali indici utilizzati (indici di vecchiaia, di ricambio sociale, e di carico sociale). Anche con riferimento ai sistemi produttivi, le analisi delineano alcune dinamiche comuni. In particolare i sistemi produttivi delle 7 Piattaforme tendono a modificarsi in maniera simile (ad esempio alcune aree a tradizionale vocazione industriale del Nord Ovest e del Nord Est tendono verso il settore del terziario).

Dalle analisi emerge un Paese che cresce e si sta sviluppando in modo differenziato:

- a) si è profondamente modificato per l'effetto della delocalizzazione, e delle politiche industriali che lo hanno reso Paese assemblatore e non trasformatore;
- b) la reingegnerizzazione dei processi produttivi che sta caratterizzando i settori dell'economia sempre più in una logica di filiera;
- c) un assetto commerciale profondamente modificato nelle grandi aree conurbate e negli assetti metropolitani che richiedono forti innovazioni anche nella *supply chain*.

In questo contesto vengono definiti e indicati per singole macro-aree i punti di forza e di debolezza; questi ultimi misurati in termini di maggiori costi con cui oggi si sviluppa la politica della mobilità delle merci.

In questo modo il Paese con uno sviluppo sempre più diffuso sul territorio viene "ricucito" attraverso proposte di nuovi assetti portuali e retro portuali capaci di migliorare l'apertura del Paese ai grandi processi di internazionalizzazione.

I sistemi portuali e aeroportuali risultano incardinati sulle reti TEN-T ma hanno bisogno di essere innervati sul territorio attraverso un miglioramento della connettività delle reti e accessibilità dei territori.

In relazione ai livelli di accessibilità, non solo interna al Paese ma anche verso i mercati esteri, si evidenzia la necessità di creare e privilegiare quegli interventi utili alla creazione di un vero e proprio tessuto connettivo del Paese. Infatti, la pianificazione di gran parte delle Regioni di cui si compongono le 7 Piattaforme definisce prioritari quegli interventi che mirano a garantire un'efficace ed

efficiente rete di collegamento fra i territori. In tal senso, a titolo esemplificativo si evidenziano:

- **interventi ai fini dell'eliminazione dei "colli di bottiglia";**
- **interventi nell'ambito del completamento del Corridoio V, del collegamento con il Corridoio 24 e con il Corridoio I e quello Adriatico-Baltico;**
- **interventi sui valichi e, più in generale su quelle che si considerano porte d'accesso ai mercati di riferimento;**
- **interventi sui principali nodi ferroviari e/o portuali, considerati strategici per lo sviluppo dei territori.**

Si delinea infine una centralità del sistema portuale. Sullo stesso tema, analisi specifiche evidenziano la necessità di creare e sviluppare un modello di *governance* portuale efficiente ed efficace (sia in termini di regolazione dei servizi che di programmazione degli interventi).

Con specifico riferimento al settore air cargo, il quale ha registrato in termini di traffico un trend crescente, si evidenzia la necessità di alcune azioni mirate (finalizzate, ad esempio, alla riduzione dei tempi carico/scarico della merce, all'efficientamento delle operazioni relative controlli obbligatori e alle attività logistiche di supporto al cargo aereo, ecc).

La nuova lettura dei territori e delle reti e gli obiettivi posti hanno bisogno di puntare su processi di *governance* logistici innovativi che devono attivare assetti istituzionali in cui il Rapporto Stato-Regioni ed Enti Locali viene rafforzato da agenzie territoriali (le 7 Piattaforme interregionali) per il coordinamento e la programmazione delle scelte.

Numerose sono le considerazioni nonché i suggerimenti di policy emersi dagli Studi su questo tema. In particolare, a titolo esemplificativo, troviamo:

- **previsione di *Agenzie* di più ampio respiro territoriale e forme di coordinamento ed integrazione di strutture societarie;**
- **creazione di *Filiere Territoriali Logistiche (FTL)*.**

I risultati di questi studi sono necessari per recuperare conoscenze e le condizioni per nuove scelte con l'obiettivo di ordinare gerarchicamente e temporalmente le priorità di intervento.

In particolare, si tratta di approfondire alcuni spunti di policy emersi, concernenti diversi ambiti e temi, che, sebbene frutto di analisi specifiche di area e pertanto ad esse primariamente riferibili, potrebbero considerarsi validi per l'intero contesto nazionale.

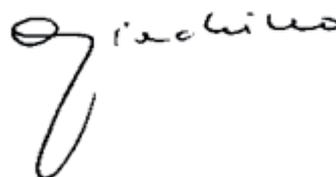
Tra i principali temi affrontati troviamo:

- **Finanziamenti;**
- **Riequilibrio modale;**
- **Servizi di autotrasporto.**

Questa lettura dal "basso" dell'attuale assetto infrastrutturale e logistico del Paese, i confronti attraverso i numerosi incontri con gli operatori, per raccogliere proposte e suggerimenti, sono i punti di certezza su cui poggia la fase di attuazione del Piano della Logistica.

Il Presidente

Bartolomeo Giachino

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Giachino', with a large, stylized initial 'G' that loops back down.

INDICE

	Premessa.....	3
1	LA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL NORD-OVEST.....	6
1.1	Analisi socio-economica e territoriale.....	6
1.2	Analisi dei modelli di <i>governance</i> della Logistica	11
1.2.1	Le agenzie per la promozione logistica sul territorio	11
1.2.2	Le istituzioni finanziarie regionali a supporto dei trasporti e della logistica...	12
1.3	Pianificazione Territoriale Regionale.....	13
1.4	Analisi di scenario infrastrutturale	18
1.5	Conclusioni	23
2	LA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL NORD-EST	24
2.1	Analisi socio-economica e territoriale.....	24
2.2	Analisi dei modelli di <i>governance</i> della Logistica	29
2.2.1	Alcune linee guida di policy per gli interventi organizzativo - gestionali e di governance.....	29
2.2.2	Best Practices	34
2.3	Pianificazione Territoriale Regionale.....	39
2.4	Analisi di scenario infrastrutturale	44
2.5	Conclusioni	50
3	LA PIATTAFORMA LOGISTICA DELL'AREA CENTRO-SETTENTRIONALE	52
3.1	Analisi socio-economica e territoriale.....	52
3.2	Analisi dei modelli di <i>governance</i> della Logistica	58
3.3	Pianificazione Territoriale Regionale.....	59
3.4	Analisi di scenario infrastrutturale	62
3.5	Conclusioni	66
4	LA PIATTAFORMA LOGISTICA DELL'AREA CENTRALE	68
4.1	Analisi socio-economica e territoriale.....	68
4.2	Analisi dei modelli di <i>governance</i> della Logistica	72
4.2.1	Best Practices	72

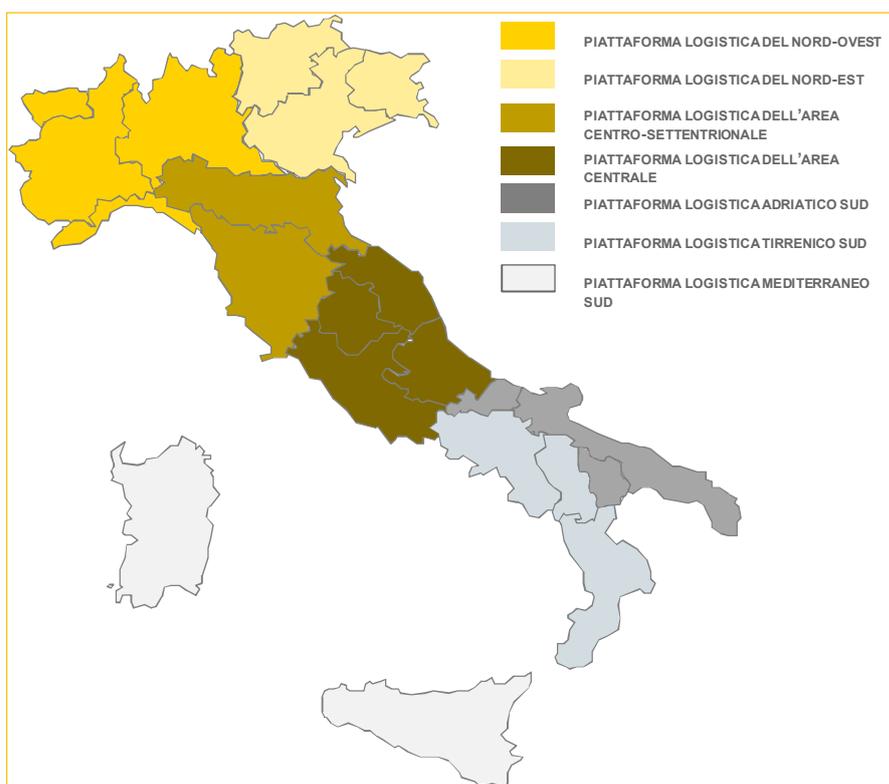
4.3	Pianificazione Territoriale Regionale.....	75
4.4	Analisi di scenario infrastrutturale	81
4.5	Conclusioni	88
5	LA PIATTAFORMA LOGISTICA ADRIATICO SUD.....	90
5.1	Analisi socio-economica e territoriale.....	90
5.2	Analisi dei modelli di governance della Logistica	95
5.3	Pianificazione Territoriale Regionale.....	106
5.4	Analisi di scenario infrastrutturale	109
5.5	Conclusioni	117
6	LA PIATTAFORMA LOGISTICA TIRRENICO SUD.....	118
6.1	Analisi socio-economica e territoriale.....	118
6.2	Analisi dei modelli di governance della Logistica	123
6.3	Pianificazione Territoriale Regionale.....	125
6.4	Analisi di scenario infrastrutturale	128
6.5	Conclusioni	137
7	LA PIATTAFORMA LOGISTICA MEDITERRANEO SUD	140
7.1	Analisi socio-economica e territoriale.....	140
7.2	Analisi dei modelli di <i>governance</i> della Logistica	144
7.3	Pianificazione Territoriale Regionale.....	146
7.4	Analisi di scenario infrastrutturale	148
7.1	Conclusioni	154
	Conclusioni	156
8	Allegati	164
	Allegato 1. Focus sul trasporto merci via aerea in Italia	164
	Allegato 2. Linee guida di politica portuale nazionale: il tema della riforma.....	168
	Allegato 3. Focus sugli interporti	174

PREMESSA

Al fine di fornire alla Consulta un quadro di riferimento in linea con l'impostazione del Piano, il presente Rapporto di sintesi adotta una suddivisione del Territorio in Piattaforme Logistiche. Nello specifico, si analizzano le sette piattaforme logistiche, come di seguito elencate ed illustrate (Figura 1):

- ▶ **La piattaforma logistica del Nord-Ovest:** Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria;
- ▶ **La piattaforma logistica del Nord-Est:** Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Trentino Alto Adige;
- ▶ **La piattaforma logistica dell'Area Centro-Settentrionale:** Emilia-Romagna, Toscana;
- ▶ **La piattaforma logistica dell'Area Centrale:** Lazio, Umbria, Marche, Abruzzo;
- ▶ **La piattaforma logistica Adriatico Sud:** Molise e Puglia;
- ▶ **La piattaforma logistica Tirrenico Sud:** Campania, Calabria e Basilicata;
- ▶ **La piattaforma logistica Mediterraneo sud:** Sicilia e Sardegna;

Figura 1 - Piattaforme logistiche



La suddetta ripartizione si basa, in particolare, su quanto previsto dal Nuovo Piano Nazionale della Logistica, coerentemente con quanto stabilito nel Programma Infrastrutture Strategiche - 8° Allegato Infrastrutture, dove le piattaforme logistiche diventano strumento di progettazione e programmazione.

Si sottolinea come, sulla base della suddetta ripartizione territoriale, nel lavoro di sintesi svolto con riferimento a ciascuna piattaforma, è stato necessario, nella maggior parte dei casi, far ricorso a più di uno degli studi preparatori alla revisione del Piano Nazionale della Logistica.

1 LA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL NORD-OVEST



1.1 Analisi socio-economica e territoriale

La piattaforma logistica del Nord-Ovest si compone delle Regioni **Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia e Liguria**.

Andamenti Demografici

Nell'ultimo decennio, il Nord-Ovest presenta una variazione media della popolazione pari al 7,5%, superiore alla media nazionale, pari al 6%. Notevolmente al di sotto della stessa media risulta la Liguria che registra un tasso di crescita della popolazione al quanto contenuto, pari all'1,8%, il più basso dell'area considerata. Inoltre, in tutte le province della Liguria, l'incremento della popolazione è dovuto esclusivamente al saldo migratorio¹ poiché il saldo naturale², a parte qualche eccezione, risulta negativo.

Tabella 1 - Popolazione, densità demografica e indici di struttura al 1.01.2010

	Popolazione ('000)	Variazioni % 2000-2010	Densità (ab./kmq)	Indice di vecchiaia ³	Indice di ricambio sociale ⁴	Indice di carico sociale ⁵
Piemonte	4.446	5,2	175,0	178,4	146,6	66,2
Lombardia	9.826	9,5	412,0	142,0	134,5	63,0
Valle d'Aosta	128	7,6	39,0	150,0	137,7	63,8
Liguria	1.616	1,8	298,0	234,6	171,8	73,0
Piattaforma logistica Nord Ovest	16.016	7,5	276,3	159,5	141,1	64,8
Italia	60.340	6,0	200,2	144,0	118,3	64,5

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Le previsioni demografiche relative al prossimo decennio (2010-2020), in uno scenario di crescita intermedio e dunque suscettibile di modificazioni anche sostanziali alla

¹ Il saldo migratorio è pari alla differenza tra il numero degli iscritti ed il numero dei cancellati dai registri anagrafici per trasferimento di residenza (DEMO ISTAT).

² Il saldo naturale è pari alla differenza tra il numero di iscritti per nascita e il numero di cancellati per decesso dai registri anagrafici dei residenti (ISTAT).

³ L'indice di vecchiaia è dato dal rapporto tra la popolazione di 65 anni e più e la fascia di età 0-14. Valori superiori a 100 indicano una presenza di anziani superiore rispetto ai giovanissimi (Studio CERTeT).

⁴ L'indice di ricambio sociale è calcolato come rapporto tra la popolazione nella fascia di età 60-64 anni e la popolazione nella fascia 20-24 anni, in modo tener conto sia della maggior scolarizzazione che dello slittamento nel tempo dell'entrata dei giovani nel mercato del lavoro. Valori molto superiori a 100 implicano una difficoltà del sistema produttivo locale a dar risposta al fabbisogno di forza lavoro, ferme restando le altre condizioni (Studio CERTeT).

⁵ L'indice di carico sociale è dato dal rapporto tra la popolazione in età non attiva (0-14 e 65 e più) e la popolazione in età attiva (15-64 anni). Valori superiori a 50 indicano una situazione di squilibrio generazionale (Studio CERTeT).

luce degli attuali flussi migratori, vedono ancora, per le province del Nord-Ovest, una variazione positiva che, seppure ridimensionata rispetto al decennio precedente, si conferma comunque superiore alla media prevista a livello nazionale: +3,5% contro 2,1% (Tabella 2).

Tabella 2 - Previsioni della popolazione. Variazioni decennali in percentuale e indici di struttura al 2020 e al 2030

	2020				2030			
	Variazioni % 2010-2020	Indice di vecchiaia	Indice di ricambio sociale	Indice di carico sociale	Variazioni % 2020-2030	Indice di vecchiaia	Indice di ricambio sociale	Indice di carico sociale
Piemonte	2,6	188,3	143,8	72,2	0,0	217,4	162,5	79,1
Lombardia	4,6	158,5	131,1	70,0	3,4	186,0	152,6	76,9
Valle d'Aosta	4,3	166,3	137,7	69,3	1,5	208,6	157,3	76,0
Liguria	-1,5	254,1	163,2	78,4	-1,5	284,8	185,1	86,2
Piattaforma logistica Nord Ovest	3,5	174,1	137,4	71,3	2,0	202,0	157,9	78,3
Italia	2,1	166,7	132,8	70,2	0,8	205,3	156,6	78,8

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Con riferimento all'evoluzione della struttura della popolazione, si rileva un progressivo invecchiamento della popolazione residente nella macro area considerata.

L'indice medio di vecchiaia si attesta nel 2000 (Tabella 2) ad un livello superiore rispetto alla media nazionale (a 159,5; media Italia = 144). Si sottolinea come, per la Liguria, l'indice di vecchiaia risulti significativamente superiore sia alla media dell'area che dell'intero contesto nazionale (234,6). L'indice delle province lombarde, che nel 2000 era pari a 135, è aumentato a 142 nel 2010, restando comunque al di sotto del valore medio dell'area e dell'Italia. L'indice di vecchiaia peggiorerà nel 2020 raggiungendo il valore di 174,1: tra le province con il rapporto più alto si trovano le quattro province della Liguria con valori superiori a 231 (Imperia) e che arrivano a 258 per La Spezia e a 262 per Genova. Tra le province più "giovani" si confermano Bergamo e Brescia con valori dell'indice inferiori a 140.

Migliora, rispetto al decennio precedente, l'indice medio di ricambio che passa da 141,1 nel 2010 a 137,4 nel 2020 (Tabella 2), indicando un lieve cambiamento positivo nel rapporto tra chi raggiunge l'età pensionabile e chi invece è in età per entrare nel mondo del lavoro: valori di fatto molto superiori a 100 implicano una difficoltà del sistema produttivo locale a dare risposta al fabbisogno di forza lavoro, ferme restando le altre condizioni. Le previsioni per il 2030 rilevano, invece, un forte aumento di tale indice che si prevede arriverà al 157,9.

L'indice di carico sociale continuerà a crescere, non solo nel 2020 ma anche nel 2030.

Quadro macroeconomico

Nel periodo 2000 - 2007, il valore aggiunto prodotto nelle regioni che compongono la Piattaforma del Nord-Ovest cresce in media dell'8%, valore di poco superiore alla media italiana (7,6%). Tra le regioni, solo la Valle d'Aosta e la Lombardia presentano una crescita più accentuata (rispettivamente del +10,3% e del +9%), mentre al di sotto della media della

area risulta la performance del Piemonte il cui valore aggiunto registra un aumento inferiore al 6% (Tabella 3). Con specifico riferimento ai singoli macro settori, il valore aggiunto prodotto dall'agricoltura registra una variazione negativa (-2,7%), cui contribuisce fortemente la significativa contrazione in Liguria (-16,8%). Nell'industria in senso stretto, che segna una crescita del valore aggiunto prodotto pari al 1,7%, risultano in difficoltà il Piemonte (-6,6%) e la Liguria, che registra una contrazione superiore al 2%. Tiene invece la Lombardia che conferma la sua vocazione industriale con un aumento del valore aggiunto pari al +5,1%.

Nel Nord-Ovest il valore aggiunto delle costruzioni cresce generalmente meno di quanto rilevato in Italia mentre, per il commercio, con una variazione media del 10%, l'area registra una crescita superiore di circa 2 punti percentuali rispetto a quella nazionale - il settore presenta risultati molto positivi in Piemonte e Liguria con incrementi superiori al 14,5%.

Tabella 3 - Stima del Valore aggiunto ai prezzi base. Variazione percentuale 2000 - 2007
(milioni di euro a prezzi concatenati - anno rif. 2000)

	Agricoltura	Industria			Servizi			
		Industria in senso stretto	Costruzioni	Totale industria	Commercio	Altri servizi	Totale servizi	Totale Valore Aggiunto
Lombardia	-1,0	5,1	18,9	6,9	8,1	11,6	10,4	9,0
Piemonte	-1,4	-6,6	12,8	-4,0	14,8	9,6	11,4	5,9
Liguria	-16,8	-2,6	15,1	0,6	14,5	4,5	7,9	6,1
Valle d'Aosta	8,2	18,6	15,7	17,5	-2,2	13,2	8,2	10,3
Piattaforma logistica Nord Ovest	-2,7	1,7	16,9	3,7	10,3	10,4	10,4	8,0
Italia	4,0	2,0	20,3	5,5	7,7	9,2	8,7	7,6

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Nel periodo 2005-2009, periodo che risente anche degli effetti della crisi mondiale in corso, la bilancia commerciale di tutte le regioni considerate risulta in attivo, con l'eccezione della sola Lombardia dove, tuttavia, la bilancia commerciale diminuisce sensibilmente il suo deficit passando dai quasi 26 miliardi di euro del 2005 ai 14,7 miliardi del 2009. In valore assoluto il risultato migliore si rileva in Piemonte con un attivo di circa 7 miliardi (Tabella 4).

Tabella 4 - Bilancia commerciale (Import - Export). Anno 2009
(valori in milioni di euro)

	Agricoltura	Minerali	Manifatturiero	Rifiuti e risanamento	Servizi	Altri prodotti e servizi	Totale*
Piemonte	1.077	782	-8.940	30	-105	10	-7.146
Lombardia	1.405	6.788	6.071	257	255	-16	14.760
Valle d'Aosta	5	8	-233	8	-3	0	-215
Liguria	840	639	-7.220	32	-108	4	-5.813
Italia	5.068	30.209	-45.910	1.178	-108	102	-9.462

* Il segno negativo indica un surplus

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Sistema
Produttivo

L'analisi dei dati relativi alla struttura del sistema produttivo (Tabella 5) mostra tra il 2005 e il 2009 un incremento medio nel numero di imprese attive pari al 2,8%, leggermente inferiore al corrispondente dato nazionale che si attesta a +3,2%. Solo la Lombardia, con un aumento del 3,1%, contribuisce all'aumento delle imprese attive dell'intera area. Le altre regioni registrano, al contrario, aumenti inferiori alla media nazionale (la Valle D'Aosta addirittura una riduzione).

Tabella 5 - Imprese attive per macrosettori. Variazione percentuale 2005 - 2009
(Classificazione ATECO 2002)

	Agricoltura	Industria			Servizi			Totale Imprese attive
		Industria in senso stretto	Costruzioni	Totale industria	Commercio	Altri servizi	Totale servizi	
Piemonte	-7,7	-2,4	10,4	4,8	1,9	6,3	4,2	2,3
Lombardia	-6,3	-2,0	9,8	4,0	-1,1	7,2	3,7	3,1
Valle d'Aosta	-16,3	-5,1	8,5	4,4	-5,6	2,2	-0,8	-2,4
Liguria	-8,8	0,2	13,7	8,7	-1,7	5,4	2,0	2,7
Piattaforma logistica Nord Ovest	-7,4	-2,0	10,4	4,6	-0,3	6,7	3,6	2,8
Italia	-8,4	-1,1	11,6	5,6	1,4	11,5	6,3	3,2

*Nel totale imprese attive sono comprese anche le imprese attive non classificate in alcuna attività ATECO.

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Con riferimento ai singoli settori, l'agricoltura registra una riduzione delle imprese attive nel Nord-Ovest pari al 7,4%, comunque inferiore alla riduzione registrata a livello nazionale (8,4%). Sempre una riduzione del 2% delle imprese attive si rileva nel settore dell'industria in senso stretto (un punto percentuale in più rispetto al dato del paese). La contrazione nel numero di imprese sia nel settore agricolo che in quello dell'industria in senso stretto accumuna tutte le regioni del Nord-Ovest, eccetto la Liguria con riferimento alle imprese industriali (+0,2%). La diminuzione nel numero di imprese attive dell'industria in senso stretto è ampiamente bilanciata dalla crescita del numero di imprese delle

costruzioni che in media supera il 10% (circa un punto percentuale in meno rispetto alla crescita nazionale).

Per quanto riguarda la composizione settoriale della struttura produttiva, in tutte le province delle quattro Regioni considerate la maggior parte delle imprese attive appartengono al settore dei servizi, sia per la polverizzazione imprenditoriale che caratterizza questo segmento produttivo sia per un progressivo spostamento della composizione settoriale verso le attività del terziario (Tabella 6).

Tabella 6 - Imprese attive per macrosettori. Anno 2009 (Classificazione ATECO 2002)

	Agricoltura		Industria			Servizi			Totale Imprese attive
		Industria in senso stretto	Costruzioni	Totale industria	Commercio	Altri servizi	Totale servizi		
Piemonte	65.423	49.261	71.193	120.454	105.469	127.642	233.111	420.505	
Lombardia	55.256	123.320	141.023	264.343	198.198	296.388	494.586	823.268	
Valle d'Aosta	2.037	1.087	2.823	3.910	2.385	4.002	6.387	12.448	
Liguria	13.591	14.109	26.727	40.836	40.685	47.082	87.767	142.511	
Piattaforma logistica Nord Ovest	136.307	187.777	241.766	429.543	346.737	475.114	821.851	1.398.732	
Italia	882.578	640.311	806.120	1.446.431	1.441.834	1.485.692	2.927.526	5.683.531	

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Mercato del lavoro

Con riferimento alle caratteristiche e all'evoluzione del mercato del lavoro, in tutte le regioni dell'area Nord-Ovest, sia il tasso di attività che quello di occupazione risultano decisamente superiori alla media italiana con differenziali che raggiungono i 10 punti percentuali. Per tutte le Regioni, il tasso disoccupazione nel 2009 è inferiore a quello nazionale, il tasso più elevato si registra in Piemonte (6,8%). Tra il 2005 e il 2009, ad eccezione della Liguria (che registra una riduzione dell'0,1%), il tasso di disoccupazione aumenta in tutte le Regioni dell'area (Tabella 7).

Tabella 7 - Principali indicatori del mercato del lavoro nel 2009 e loro variazione rispetto al 2005

	Anno 2009			Variazione 2005 - 2009		
	Tasso attività ⁶	Tasso occupazione	Tasso disoccupazione	Tasso attività	Tasso occupazione	Tasso disoccupazione
Piemonte	68,8	64,0	6,8	1,6	0,0	2,2
Lombardia	69,6	65,8	5,4	1,3	0,3	1,3
Valle d'Aosta	70,1	67,0	4,4	1,6	0,7	1,2
Liguria	67,4	63,5	5,7	2,6	2,4	-0,1
Italia	62,4	57,5	7,8	0,0	0,0	0,1

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

⁶ Rapporto tra le persone appartenenti alle forze di lavoro e la popolazione di 15 anni e più (ISTAT). In particolare il CERTeT precisa come il tasso di attività si riferisca alla fascia di età 15-64 anni.

1.2 Analisi dei modelli di *governance* della Logistica

Nel presente paragrafo viene fornita una panoramica delle società regionali che nel Nord-Ovest italiano operano nel settore della logistica. L'analisi è stata condotta considerando il profilo della *governance*, le forme di finanziamento attivate e i modelli di organizzazione delle partecipazioni finanziarie nelle società del settore dove la Regione ha un ruolo di azionista.

A tal fine, si riportano di seguito le schede sintetiche suddivise per le seguenti tipologie di società regionali:

- ▶ agenzie per la promozione logistica sul territorio (presentate attraverso schede che forniscono un dettaglio degli obiettivi delle diverse società, del capitale sociale e degli enti partecipanti);
- ▶ holding finanziarie regionali/territoriali che ne rendono possibile lo sviluppo e il coordinamento.

1.2.1 *Le agenzie per la promozione logistica sul territorio*

	SLALA	ALOT
Tipologia societaria	Fondazione	Società Consortile a responsabilità limitata
Capitale	Regioni Piemonte e Liguria, Province, Comuni, Camere di Commercio, Autorità Portuali liguri.	Province Lombardia Occidentale (Brescia, Bergamo, Mantova e Cremona).
Mission	Coordinamento, promozione e ottimizzazione degli investimenti infra-strutturali, realizzazione di attività di marketing territoriale e sviluppo delle funzioni di autorità per la logistica nell'area.	Essere uno strumento di raccordo tra pubblico e privato nello sviluppo di iniziative di trasporto sostenibile nel territorio, svolgendo attività di marketing territoriale e di agenzia per la logistica nell'area.
Obiettivi	Attività di coordinamento degli enti a livello regionale, analisi e pianificazione territoriale, analisi dell'offerta logistica sul territorio e marketing territoriale anche attraverso la predisposizione dei "Programmi Territoriali Integrati". Analisi sulla disponibilità di aree a vocazione logistica e sulla capacità delle strutture esistenti, effettuate nell'ambito della Macro Regione Logistica del Nord-Ovest.	Marketing territoriale e affermazione del ruolo dell'agenzia. Coordinamento partnership pubblico-privato (PPP) e rapporti istituzionali. Creazione base dati territorio. Altri servizi: ricerca, consulenza, formazione.
Maggiori attività operative	Progettazione del retroporto di Alessandria e centro intermodale, Master Plan della logistica del Nord Ovest.	Progetti UE: Sol, Nina-net, Open ENLoCC, Master Plan TEN-T (IWW North Italy), Cities for mobility CO2 NeuTrAlp, EcoRailS, TRANSITECS.

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

1.2.2 Le istituzioni finanziarie regionali a supporto dei trasporti e della logistica

	FILSE	Infrastrutture Lombarde	Finlombarda	FinPiemonte Partecipazioni
Tipologia societaria	SpA	SpA	SpA	SpA
Capitale	Regione Liguria, Province, Comuni, Camere di Commercio, Autorità Portuali	Regione Lombardia	Regione Lombardia	Regione Piemonte, Enti locali, Camere di Commercio
Mission	Supportare la Regione Liguria e gli altri enti territoriali nella progettazione, definizione e attuazione delle politiche e degli interventi a sostegno del sistema economico ligure.	Coordinare la realizzazione di nuovi progetti infrastrutturali in attuazione al "Piano straordinario per lo sviluppo delle infrastrutture lombarde 2002/2010", nonché gestire e valorizzare il patrimonio regionale.	Analizzare il processo di sviluppo della Lombardia, e l'assistenza tecnica, organizzativa e finanziaria alle imprese lombarde in relazione alle prospettive economiche regionali e internazionali.	Promuovere e sostenere lo sviluppo e la competitività del territorio piemontese. In particolare è il soggetto attuatore della logistica regionale.
Obiettivi	Promozione e attuazione di programmi e azioni di riqualificazione territoriale e ambientale volti allo sviluppo economico e all'attrazione e agevolazione di investimenti produttivi.	Riqualificazione, gestione, valorizzazione e sviluppo della dotazione infrastrutturale della Lombardia, nonché la valorizzazione, la gestione, l'alienazione e la manutenzione del patrimonio immobiliare regionale.	Avere un ruolo di "operatore finanziario territoriale" che si dedica sia alla strutturazione di iniziative finanziarie alla implementazione di progetti nei settori delle infrastrutture e allo sviluppo di aree dedicate anche alla logistica.	Promuovere lo sviluppo attraverso l'attività finanziaria e moderni modelli di collaborazione pubblico-privata.
Maggiori attività operative	Partecipazioni in numerose società, quali società di riqualificazione del territorio e infrastrutture, società di sviluppo locale, società di servizi finanziari, società di servizi e progetti.	Supporto tecnico e amministrativo, assistenza per la progettazione e esecuzione dei lavori per la realizzazione di nuove infrastrutture autostradali in Lombardia per interventi del valore complessivo di oltre 10 miliardi di euro. Gestione delle infrastrutture esistenti, attraverso servizi di consulenza. Sviluppo e coordinamento di progetti strategici.	Partecipazioni in numerose società, quali società di riqualificazione del territorio anche di potenziale interesse per la logistica (aree di Arese e Nord Milano).	Finanziamento di interventi, Coordinamento progettuale, Forme di partnership pubblico - privato.

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

1.3 Pianificazione Territoriale Regionale

Il presente paragrafo riporta i principali strumenti di governo delle Regioni dell'area considerata, le quali in generale dispongono di un testo di legge urbanistica da cui discendono norme più specifiche. Si riporta, altresì, la descrizione degli strumenti specifici di pianificazione.

LEGGE DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA

Regione Piemonte	LR 45/1994 e s.m.i. specifica il quadro della pianificazione territoriale, riguarda gli strumenti di livello provinciale, determina la formazione del Piano Territoriale Regionale (PTR).
Regione Lombardia	LR 12/2005 - Legge per il Governo del Territorio, realizza una sorta di "testo unico" regionale, con l'unificazione di discipline di settore attinenti l'assetto del territorio.
Regione Valle d'Aosta	LR 11/1998 e s.m.i., LR 10/2001 e LR 24/2009 costituiscono il quadro di riferimento regionale in materia di urbanistica avendo rivisto e raccolto in Testo Unico varie normative ora abrogate.
Regione Liguria	LR 36/1997 e s.m.i. disciplina il sistema della pianificazione territoriale a livello regionale, provinciale e comunale – Testo Unico delle leggi in materia urbanistica.

DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE

Regione Piemonte	Il Documento Unico di Programmazione, approvato dalla Giunta regionale il 21/07/2008 con deliberazione n. 19-9238, in conformità con i principi e gli indirizzi della deliberazione CIPE 166/07, delinea lo scenario di riferimento degli obiettivi della politica regionale e indica gli elementi per la definizione del Programma Attuativo Regionale FAS. Il DUP rappresenta, pertanto, il principale riferimento programmatico del Piano Attuativo Regionale FAS, ed imposta il processo di programmazione regionale per il periodo 2007-2013.
Regione Lombardia	Il DUP 2007/2013 esplicita la strategia regionale per l'attuazione della Politica Regionale Unitaria. Non fa esplicito riferimento ad azioni di cui al PNL. Destina parte delle risorse del FAS per il potenziamento e miglioramento del trasporto pubblico locale.
Regione Valle d'Aosta	Il processo di programmazione della politica regionale di sviluppo 2007-2013 in Valle d'Aosta, avviato nel novembre 2004, si è concluso nel mese di maggio 2008 con l'approvazione da parte della Giunta regionale del Documento unitario di programmazione per la politica regionale di sviluppo 2007-13, il quale è stato elaborato in coerenza con quanto previsto dal Quadro strategico nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013.
Regione Liguria	Il Documento Unitario di Programmazione, approvato dalla Giunta regionale con deliberazione n. 608 del 30/05/2008, in conformità con gli indirizzi della deliberazione CIPE 166/07, delinea gli obiettivi della politica regionale e indica gli elementi per la definizione del Programma Attuativo Regionale FAS. Il Documento rappresenta, pertanto, il principale riferimento programmatico del Piano Attuativo Regionale FAS, ed imposta il processo di programmazione regionale per il periodo 2007-2013.

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Regione Piemonte	<p>La Regione – con D.G.R. n° 16-14366 del 20/12/2004 - adottava il 3° Piano dei Trasporti e delle Comunicazioni - Strategie.</p> <p>Con il documento Accessibilità e Mobilità in Piemonte: la gestione del processo di pianificazione, approvato con DGR n. 27 -13113 del 25 gennaio 2010, la Regione anticipa la visione del processo di innovazione.</p> <p>Il documento costituisce una fase importante nel nuovo processo di pianificazione e governance in sinergia tra settori interni alla Regione, Enti Locali e extra regionali al fine di costruire una strategia comune mirata a raggiungere il traguardo della sostenibilità della mobilità.</p> <p>Il documento, infine, porta a sintesi i piani regionali di settore:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piano regionale della sicurezza stradale (PRSS) approvato con DGR n. 11-5692 del 16/04/2007; • Piano regionale dell'Infomobilità (PRIM) approvato con DGR n. 11-8449 del 27/03/2008; • Piano regionale della Logistica (PRL) adottato con DGR n. 49-13134 in data 25/01/2010.
Regione Lombardia	<p>Il Piano Regionale dei trasporti risale al 1982. Per la logistica prevedeva la realizzazione di alcuni interporti tra cui Bergamo-Montello e Lacchiarella mai realizzato.</p>
Regione Valle d'Aosta	<p>La Regione non dispone di un Piano dei Trasporti.</p>
Regione Liguria	<p>La Regione non dispone di un Piano dei Trasporti, ma di Programma dei servizi pubblici locali per il triennio 2009-2011 approvato con delibera del Consiglio regionale 1 marzo 2007, n. 10. Il programma rappresenta lo strumento di programmazione pluriennale della Regione Liguria ed è composto dalla parte contenente la manovra economico finanziaria e da un allegato che definisce gli obiettivi strategici tra i quali l'adeguamento delle infrastrutture territoriali con gravi elementi di criticità, per le esigenze future di mobilità di persone e merci.</p>

PIANO REGIONALE DELLA LOGISTICA

Regione Piemonte	<p>La Legge per la logistica n. 8/2008 promuove la crescita socio-economica del territorio, regola uno svolgimento ordinato dei processi, e coinvolge porzioni di territorio con vocazione a questa funzione. Punta sul riequilibrio modale nel traffico delle merci e alla logistica di qualità.</p> <p>Con Delibera della Giunta Regionale n 49-13134 del 25/01/2010, è stata adottata la proposta di Piano Regionale per la Logistica (PRL), predisposto dalla direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, in conformità con gli atti di programmazione generale ai sensi dell'art. 3 della L.R. n.8/08 quale strumento di sintesi della politica regionale del settore.</p>
Regione Lombardia	<p>Le linee di programmazione regionale per la logistica e l'interscambio sono indicate nel Piano del Sistema dell'intermodalità e della Logistica in Lombardia approvato il 22/02/2000.</p> <p>Successivamente nel dicembre 2000, la Regione Lombardia presentava il "Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, Logistica e trasporto merci" che riprendeva, in parte, le formulazioni del precedente Piano del Sistema dell'intermodalità e della Logistica.</p>

	Nel 2008 IReR ha predisposto lo studio "Logistica e competitività: idee per una integrazione" dichiarando la Lombardia principale origine/destinazione per il trasporto delle merci in Italia.
Regione Valle d'Aosta	La Regione Valle d'Aosta non dispone di un Piano della Logistica.
Regione Liguria	La Regione Liguria non dispone di un Piano della Logistica.

PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Regione Piemonte	<p>Il PTR è stato modificato con una variante approvata con DCR n. 35-33752 del 2 novembre 2005. La variante adottata con DGR n. 13-8784 del 19 maggio 2008 è stata revocata con DGR n. 53-11975 del 4 agosto 2009.</p> <p>La Giunta regionale con deliberazione n. 30-1375 del 14/11/2005 e n. 17-1760 del 13/12/2005 ha approvato il documento programmatico "Per un nuovo Piano Territoriale Regionale", che contiene tutti gli elementi per giungere alla redazione del nuovo strumento di governo del territorio.</p>
Regione Lombardia	<p>Il Consiglio Regionale della Lombardia, con deliberazione n. 56 del 28/09/2010 ha approvato le modifiche e le integrazioni al Piano Territoriale Regionale già approvato con D.C.R. n. 951 del 19/01/2010.</p> <p>Il Piano Territoriale Regionale individua gli obiettivi prioritari di interesse regionale e sovregionale in termini di poli di sviluppo regionale, infrastrutture per la mobilità e zone di preservazione e salvaguardia ambientale in base agli andamenti socioeconomici, agli obiettivi e alle politiche settoriali della Regione.</p>
Regione Valle d'Aosta	<p>La Regione non dispone di PTR.</p> <p>Ha il Piano territoriale paesistico approvato dal Consiglio Regionale nel 1998.</p>
Regione Liguria	Il PTR proposto all'adozione del Consiglio regionale nel 2003 (PDCR n.33 del 6/08/2003) non ha valore giuridico. Il PTR è in corso di aggiornamento.

PIANI TERRITORIALI DI COORDINAMENTO PROVINCIALI

Regione Piemonte	
Alessandria	<p>PTCP adottato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 29/27845 del 3/05/1999 approvato con deliberazione n. 223-5714 del 19/02/2002.</p> <p>I Variante di Adeguamento normativo approvata con D.C.R. n. 112-7663 del 20/02/2007</p>
Asti	Piano approvato dal Consiglio Regionale con DCR n. 384-28589 del 05/10/2004 e pubblicato sul BUR n. 43 del 28/10/2004.
Biella	Il PTP è stato adottato dalla Provincia di Biella con Delibera di Consiglio n. 30 del 26/04/2004 ed approvato dalla Regione con DCR n. 90-34130 del 17/10/2006.
Cuneo	Il PTP, adottato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 52 del 5/09/2005, è stato approvato dal Consiglio Regionale (D.C.R. n. 241-8817 del 24/02/2009).
Novara	Il PTCP è stato approvato con DCR 383-28587 del 5/10/2004.
Torino	Il PTCP è stato adottato con D.C.P. n. 621-71253 del 28/04/1999 ed approvato dalla Regione, ai sensi dell'art. 7 della LUR 56/77 e s.m.i., con D.C.R. n. 291-26243 in data

	1/08/2003.
Verbanco-Cusio-Ossola	L'adozione del Piano Territoriale Provinciale è avvenuta con Delibera di Consiglio Provinciale n. 25 in data 02/03/2009. La DCP di adozione è stata ritirata per rivedere il PTCP.
Vercelli	Il PTCP è stato adottato dal Consiglio Provinciale con D.C.P. n. 207 del 28/07/2005.
Regione Lombardia	
Milano	Il PTCP della Provincia di Milano è stato approvato nell'ottobre del 2003 (con la DCP n. 55 del 14/10/2003). Il piano è stato elaborato e approvato ai sensi della L.R.1/2000 ed è pertanto in corso il suo adeguamento alla Legge regionale di governo del territorio L.R. 12/2005.
Bergamo	Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bergamo, è stato approvato dal Consiglio provinciale con deliberazione n. 40 del 22/04/2004. E' in corso il suo adeguamento normativo.
Brescia	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato approvato con DCP n. 22 del 21/04/2004, con DCP n. 14 del 31/03/2009 è stata adottata la variante di adeguamento del PTCP alla LR 12/2005.
Como	Il Consiglio provinciale ha approvato il PTC P con delibera n.59/53993 del 02/08/2006.
Cremona	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato approvato con DCP n. 66 del 08/04/2009.
Lecco	Il PTCP è stato approvato con DCP n. 7 del 23 e 24/03/2009.
Lodi	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato adottato con DCP n. 8 del 06/04/2009.
Mantova	Con DCP n. 3 del 08/02/2010, il Consiglio provinciale ha approvato il PTCP.
Monza e Brianza	Il territorio della Provincia di Monza e Brianza è stato oggetto di pianificazione nell'ambito nel P.T.C.P. della Provincia di Milano, approvato con Delibera C.P. MI n. 55 del 14 ottobre 2003. Il 16/12/2009 la Giunta Provinciale MB, con delibera n. 93/2009 ha avviato la redazione del PTCP.
Pavia	La Provincia di Pavia è dotata di PTCP predisposto secondo le direttive contenute nelle Leggi Regionali 18/1997 e 1/2000 ed approvato con DCP n. 53/33382 del 7 novembre 2003. Con Deliberazione n. 385/19927, del 5/07/2007 è stata avviata la procedura di revisione del piano ai sensi della LR 12/2005.
Sondrio	Il Consiglio provinciale ha approvato il nuovo PTCP con Deliberazione n. 4 del 25/01/2010.
Varese	Il Consiglio provinciale con Delibera n. 27 del 11/04/2007 ha approvato il nuovo PTCP.
Regione Valle d'Aosta	
Aosta	Non dispone di PTCP.
Regione Liguria	
Genova	Il Piano è stato approvato con D.C.P. n. 1 del 22/01/2002.

Imperia	Il Piano è stato approvato con Deliberazione Consiglio Provinciale n. 79 del 25/11/2009.
La Spezia	Il Piano è stato approvato con DCP 127 DEL 12/07/2005.
Savona	Il PTCP è stato approvato con DCP 42 del 28/07/2005.

ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE

Regione Lombardia	Piano Regionale di Sviluppo
	Approvato con DCR n. VIII/25 del 26/10/2005 (BUR n. 45/2005 - 2° supplemento straordinario), nel Piano al punto 6.1 "Infrastrutture prioritarie", vengono prese in considerazione le strategie per lo sviluppo e la riorganizzazione delle infrastrutture e della mobilità delle merci.
Regione Valle d'Aosta	Piano di Bacino di Traffico della Valle d'Aosta per il Periodo 2011-2020
	Riguarda in particolar modo la mobilità regionale ed il trasporto pubblico.
Regione Liguria	Piani Territoriali di Coordinamento
	Savonese Bormide - approvato con DCR n.14 /1997
	La Spezia Val di Magra - adottato con DGR n.583 / 1997
	PTC area centrale ligure approvato con DCR n.95/1992.

1.4 Analisi di scenario infrastrutturale

Vengono di seguito illustrati i principali interventi infrastrutturali e organizzativi considerati fondamentali dalla pianificazione regionale per il rilancio strategico dello sviluppo del Nord-Ovest nel contesto nazionale e verso il Nord Europa e il Mediterraneo, in modo coerente con la programmazione nazionale e comunitaria.

Si tratta, in particolare, del sistema di interventi connessi ai Corridoi europei in grado di ridurre le inefficienze attraverso lo sviluppo della concorrenza fra operatori (nel settore ferroviario, aeroportuale e portuale), l'eliminazione dell'elevato grado di congestione lungo le direttrici transpadane, nell'arco nord tirrenico, e del miglioramento della capacità portuale e retroportuale a servizio del Nord Italia e del Sud Europa per lo sviluppo delle attività logistiche a maggior valor aggiunto.

Complessivamente, le opere indicate e gli interventi di riordino organizzativo avranno il preciso scopo di:

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

Di seguito si riporta una descrizione approfondita dei progetti, relativi alle infrastrutture di trasporto, secondo tre funzioni strategiche:

- ▶ **"porte di accesso ai flussi internazionali"**, di cui: 8 tratte ferroviarie appartenenti alla TEN-T; 5 interventi in ambito portuale; 1 sviluppo aeroportuale (Tabella 8, Tabella 9, Tabella 10);
- ▶ **"infrastrutture a supporto dell'industria manifatturiera, della distribuzione commerciale e della retroportualità"**, di cui: 5 ammodernamenti di interporti; 5 nuove tratte autostradali; 1 intervento per il sistema idrovia rio (Tabella 11, Tabella 12, Tabella 13);
- ▶ **"infrastrutture per lo sviluppo della competitività logistica delle aree metropolitane"**, di cui: 3 sviluppi di nuovi sistemi tangenziali; 2 interventi

nei nodi ferroviari e 1 aeroporto a supporto delle attività portuali (Tabella 14, Tabella 15, Tabella 16).

Nello specifico, degli interventi di cui sopra si descriverà lo stato d'avanzamento, il relativo cronoprogramma e i finanziamenti disponibili.

LE PORTE DI ACCESSO AI TRAFFICI INTERNAZIONALI DEL NORD OVEST

Tabella 8 - Stato di avanzamento delle opere

Interventi		FATTIBILITA'	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	LAVORI IN CORSO	ESERCIZIO
RETE FERROVIARIA	Linea AV/AV Torino-Lione (tratta in territorio italiano)									
	Quadruplicamento Chiasso-Seregno									
	Collegamento Seregno-Bergamo									
	Ferrovia Seregno-Malpensa-Novara: potenziamento									
	Collegamento ferroviario Laveno-Bellinzona: "Gronda merci ovest" di Milano									
	Linea AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi"									
	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia									
Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona										
PORTUALITA'	Piattaforma multifunzionale del porto di Vado Ligure									
	Progetto Voltri (ambito VP5 bis)									
	Riempimento Calata Ronco Canepa									
	Riempimento di Calata Bettolo									
	Terzo bacino La Spezia									
AEROPORTI CARGO	Aeroporto di Malpensa (terza pista)									

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 9 - Cronoprogramma degli interventi

Interventi		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
RETE FERROVIARIA	Linea AV/AV Torino-Lione (tratta in territorio italiano)																							
	Quadruplicamento Chiasso-Seregno																							
	Collegamento Seregno-Bergamo																							
	Ferrovia Seregno-Malpensa-Novara: potenziamento																							
	Collegamento ferroviario Laveno-Bellinzona: "Gronda merci ovest" di Milano																							
	Linea AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi"																							
	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia																							
Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona																								
PORTUALITA'	Piattaforma multifunzionale del porto di Vado Ligure																							
	Progetto Voltri (ambito VP5 bis)																							
	Riempimento Calata Ronco Canepa																							
	Riempimento di Calata Bettolo																							
	Terzo bacino La Spezia																							
AEROPORTI CARGO	Aeroporto di Malpensa (terza pista)																							

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 10 - Finanziamenti disponibili (in milioni di euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
RETE FERROVIARIA	Linea AV/AV Torino-Lione (tratta in territorio italiano)	8.700	0	0%
	Quadruplicamento Chiasso-Seregno	1.412	40	2,8%
	Collegamento Seregno-Bergamo	1.000	82,6	8,3%
	Ferrovia Seregno-Malpensa-Novara: potenziamento	515,4	428	83%
	Collegamento ferroviario Laveno-Bellinzona: "Gronda merci ovest" di	1.270	0	0%
	Linea AV/AC Milano-Genova "Terzo Valico dei Giovi"	6.200	720	11,6%
	Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Treviglio-Brescia	2.050	1131	55,2%
Linea AV/AC Milano-Verona: tratta Brescia-Verona	2.800	53	1,9%	
PORTUALITA'	Piattaforma multifunzionale del porto di Vado Ligure	450	275	61,1%
	Progetto Voltri (ambito VP5 bis)	96,9	0	0%
	Riempimento Calata Ronco Canepa	40,1	40,1	100
	Riempimento di Calata Bettolo	120	103,8	86,5%
	Terzo bacino La Spezia	57	27,9	48,9%
AEROPORTI CARGO	Aeroporto di Malpensa (terza pista)	272	272	100%

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

LE INFRASTRUTTURE A SUPPORTO DELL'INDUSTRIA MANIFATTURIERA, DELLA DISTRIBUZIONE COMMERCIALE E DELLA RETROPORTUALITÀ

Tabella 11 - Stato di avanzamento delle opere

Interventi		FATTIBILITA'	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	LAVORI IN CORSO	ESERCIZIO
INTERPORTI	Hub interportuale: piattaforma logistica dell'Alessandrino									
	Interporto di Torino S.I.T.O. Spa: potenziamento									
	Interporto di Novara C.I.M. Spa: potenziamento									
	Polo Agroalimentare dei servizi per lo sviluppo - P.A.S.S. di Cuneo									
	Piattaforma logistica Domo2: ammodernamento e adeguamento									
AUTOSTRADE	Autostrada direttissima Brescia-Milano (Brebemi)									
	Pedemontana lombarda: coll. autostr.Dalmine-Como-Varese-valico del Gaggiolo									
	Autostrada Asti-Cuneo									
	Pedemontana piemontese (A4 Santhià - Biella - Gattinara - A26 Romagnano)									
SISTEMA IDROVIARIO	Corridoio Tirreno-Brennero (Ti.Bre): Raccordo autostradale A15/A22 (lotto)									
Sistema idroviario padano-veneto*										

* L'intervento risulta articolato in una serie di progetti, caratterizzati da differenti livelli di avanzamento

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 12 - Cronoprogramma degli interventi

Interventi		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	in %	
INTERPORTI	Hub interportuale: piattaforma logistica dell'Alessandrino																							
	Interporto di Torino S.I.T.O. Spa: potenziamento																							
	Interporto di Novara C.I.M. Spa: potenziamento																							
	Polo Agroalimentare dei servizi per lo sviluppo - P.A.S.S. di Cuneo																							
	Piattaforma logistica Domo2: ammodernamento e adeguamento																							
AUTOSTRADE	Autostrada direttissima Brescia-Milano (Brebemi)																							
	Pedemontana lombarda: coll. autostr.Dalmine-Como-Varese-valico del Gaggiolo																							
	Autostrada Asti-Cuneo																							
	Pedemontana piemontese (A4 Santhià - Biella - Gattinara - A26 Romagnano																							
	Corridoio Tirreno-Brennero (Ti.Bre): Raccordo autostradale A15/A22 (lotto)																							
SISTEMA IDROVIARIO	Sistema idroviario padano-veneto*																							

*L'intervento risulta articolato in una serie di progetti, caratterizzati da differenti livelli di avanzamento

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 13 - Finanziamenti disponibili (in milioni di euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
INTERPORTI	Hub interportuale: piattaforma logistica dell'Alessandrino	70,3	23	32,7%
	Interporto di Torino S.I.T.O. Spa: potenziamento	500	393	78,6%
	Interporto di Novara C.I.M. Spa: potenziamento	109,3	108,3	99,1%
	Polo Agroalimentare dei servizi per lo sviluppo - P.A.S.S. di Cuneo	93,5	0	0%
	Piattaforma logistica Domo2: ammodernamento e adeguamento	10	0	0%
AUTOSTRADE	Autostrada direttissima Brescia-Milano (Brebemi)	1.611,3	1.611,3	100%
	Pedemontana lombarda: coll. autostr.Dalmine-Como-Varese-valico del Gaggiolo	4.166,5	4.166,5	100%
	Autostrada Asti-Cuneo	1.039,5	1.039,5	100%
	Pedemontana piemontese (A4 Santhià - Biella - Gattinara - A26 Romagnano	565	0	0%
	Corridoio Tirreno-Brennero (Ti.Bre): Raccordo autostradale A15/A22 (lotto)	2.730	1.826,5	66,9%
SISTEMA IDROVIARIO	Sistema idroviario padano-veneto		n.d.	

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

LE INFRASTRUTTURE PER LO SVILUPPO DELLA COMPETITIVITÀ LOGISTICA DELLE AREE METROPOLITANE

Tabella 14 - Stato di avanzamento delle opere

Interventi		FATTIBILITA'	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	LAVORI IN CORSO	ESERCIZIO
NODI FERROVIARI	Ferrovia Rho-Arona: potenziamento tratta Rho-Gallarate (lotto)									
	Il Nodo Ferroviario di Genova									
SISTEMI TANGENZIALI	Tangenziale Est Esterna di Milano									
	Gronda Autostradale di Ponente e nodo di San Benigno									
AUTOPORTO	Autoporto di Cornigliano									

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 15 - Cronoprogramma degli interventi

Interventi		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
NODI FERROVIARI	Ferrovia Rho-Arona: potenziamento tratta Rho-Gallarate (lotto)																						
	Il Nodo Ferroviario di Genova																						
SISTEMI TANGENZIALI	Tangenziale Est Esterna di Milano																						
	Gronda Autostradale di Ponente e nodo di San Benigno																						
AUTOPORTO	Autoporto di Cornigliano																						

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 16 - Finanziamenti disponibili (in milioni di euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
NODI FERROVIARI	Ferrovia Rho-Arona: potenziamento tratta Rho-Gallarate (lotto)	522	392	75,1%
	Il Nodo Ferroviario di Genova	622,4	622,4	100%
SISTEMI TANGENZIALI	Tangenziale Est Esterna di Milano	1.578,9	1.578,9	100%
	Gronda Autostradale di Ponente e nodo di San Benigno	5.000	1.800	36%
AUTOPORTO	Autoporto di Cornigliano	70	0	0%

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

1.5 Conclusioni

Dall'analisi socio-economica e territoriale si evince come gli andamenti demografici ed economici, sebbene differenziati da Regione a Regione, mostrino delle dinamiche comuni.

Con riferimento agli andamenti demografici, le previsioni per il periodo 2020 - 2030 delineano un tendenziale peggioramento di alcuni indici demografici. Peggioreranno l'indice di vecchiaia e quello di ricambio sociale, mentre, quello di carico sociale, dopo una riduzione prevista per il 2020, seguirà le dinamiche degli altri indici considerati, aumenterà notevolmente nel 2030.

Con riferimento al quadro macroeconomico, dalle analisi svolte emerge come il sistema produttivo tenda a favore del terziario. Si registra, infatti, uno spostamento delle imprese verso il settore dei servizi, dimostrato dall'aumento del numero delle imprese attive in questo settore a fronte di una riduzione nei settori dell'agricoltura e del manifatturiero, nonostante la nota vocazione manifatturiera di quest'area del Paese.

L'analisi infrastrutturale evidenzia come la pianificazione regionale consideri strategici per lo sviluppo dell'area alcuni interventi miranti al miglioramento **dell'accessibilità e della connessione dei territori**. Infatti, sono considerati strategici alcuni interventi, quali quelli legati ai porti e ai valichi alpini, agli interporti e alla retroportualità nonché alcuni interventi specifici alle aree metropolitane al fine di accrescerne la competitività logistica.

In generale gli sviluppi dei traffici marittimo portuali di container e di Autostrade del Mare nei porti del Nord Tirreno, air cargo su MXP e ferroviari verso la Svizzera trovano una risposta infrastrutturale incompleta e con tempistiche inadeguate lungo gli assi fra le porte di accesso e i mercati di riferimento principali.

Dalle analisi condotte emerge la diretta connessione con le linee direttrici del nuovo Piano Nazionale della Logistica. La necessità di privilegiare **la connessione delle reti e le accessibilità dei territori**, eliminando i "colli di bottiglia" e dando possibilità al paese di intercettare i grandi flussi, ritrovano nelle analisi svolte completa rispondenza.

2 LA PIATTAFORMA LOGISTICA DEL NORD-EST



2.1 Analisi socio-economica e territoriale

La Piattaforma logistica del Nord-Est si compone delle regioni **Trentino-Alto Adige, Friuli Venezia Giulia e Veneto.**

Andamenti Demografici

Nell'analisi delle dinamiche socio-economiche e territoriali generali che interessano i territori regionali di riferimento è utile partire dalle previsioni demografiche al 2020, basate sui trend passati, al fine di identificare (Tabella 17) alcune aree di "esplosione", situate in alcune province industriali del Nord-Est italiano centrali rispetto alle polarità territoriali (Treviso, Pordenone, ma anche Verona, Vicenza e Trento). Meno rilevanti le proiezioni di crescita per gli altri contesti, con crescite deboli o addirittura decrescite collocate in aree maggiormente periferiche e meno accessibili (es. Trieste, Belluno, Udine, Rovigo).

Tabella 17 -Previsioni demografiche per la popolazione residente e indici di struttura: Variazione % 2010-2020 e Variazione % 2020-2030

	2020					2030				
	Variazioni% 2010_2020	Popolazione	Indice di vecchiaia	Indice di ricambio sociale	Indice di ricambio sociale	Variazioni 2020_2030	Popolazione	Indice di vecchiaia	Indice di ricambio sociale	Indice di ricambio sociale
Bolzano	+5,69	533.095	135	105	66	+3,41	551.275	172	146	75
Trento	+6,48	557.381	162	122	68	+5,27	586.768	195	148	76
Verona	+8,20	990.289	157	123	66	+6,33	1.053.019	194	145	72
Vicenza	+7,29	940.271	149	115	66	+5,75	994.360	185	145	71
Belluno	+1,25	217.898	214	140	70	+1,28	220.693	240	163	77
Treviso	+10,41	993.952	148	122	66	+8,17	1.075.176	184	142	72
Venezia	+1,53	862.787	209	146	69	+0,70	868.850	256	168	78
Padova	+2,91	942.493	183	138	67	+1,51	956.716	239	165	76
Rovigo	+1,08	250.462	226	174	67	+0,58	251.909	271	175	77
Udine	+1,43	546.404	217	151	72	+0,24	547.725	261	165	79
Pordenone	+10,21	349.261	171	130	68	+7,33	374.849	210	146	72
Gorizia	+2,98	148.365	240	146	73	+1,40	150.440	282	172	78
Trieste	-2,85	229.264	281	163	78	-2,42	223.720	301	181	84

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

Quadro Macroeconomico

Passando a dati sul sistema dell'industria, che rappresenta il centro dell'interesse per quanto concerne il trasporto di merci, a livello occupazionale, si evidenzia (Tabella 18) la permanenza di un forte ruolo dell'occupazione industriale nelle regioni del Nord-Est italiano, sebbene inferiore alle tradizionali regioni industriali del Nord-Ovest. Nel Nord Est, in termini di incidenza, sono le province attraversate dalle direttrici dei grandi assi

internazionali a mostrare il maggiore ruolo dell'occupazione industriale. Bolzano e Trento (asse del Brennero) sono ad esempio le aree con il maggior peso dell'occupazione industriale nell'intera area del Nord-Est, seguite dall'area del Veronese (incrocio asse del Brennero e Corridoio V), Vicenza, Treviso, Padova, Venezia, Udine, Gorizia e Trieste, sempre posizionate lungo la direttrice del Corridoio V. Nella parte più alta della classifica, si trovano, però, anche province maggiormente periferiche rispetto ai grandi assi internazionali, quali Belluno e Rovigo.

Tabella 18 - Addetti Unità Locali delle imprese per settore di attività economica Anno 2007

	<i>Totale</i>	<i>Industria</i>	<i>Costruzioni</i>	<i>Commercio</i>	<i>Servizi</i>
Bolzano	182.742	34.872	24.320	39.692	83.858
Trento	179.164	40.892	25.118	31.805	81.349
Verona	330.516	96.935	34.990	66.178	132.413
Vicenza	337.044	154.415	29.865	55.493	97.271
Belluno	76.861	31.345	8.630	12.277	24.610
Treviso	332.353	137.460	35.678	55.739	103.476
Venezia	301.555	69.983	34.259	57.332	139.981
Padova	347.032	112.519	34.745	69.760	130.008
Rovigo	75.890	26.172	10.268	15.031	24.419
Udine	181.829	57.175	19.842	34.937	69.874
Pordenone	42.448	14.312	4.780	7.838	15.517
Gorizia	114.771	49.563	10.107	18.274	36.826
Trieste	71.736	11.962	6.055	13.287	40.433

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

Analisi per settore

Una situazione differente emerge qualora si osservi la dinamica delle imprese attive nel settore industriale (Tabella 19 e Tabella 20). Fra gli anni 2005 e 2009, alcune aree ad alta vocazione industriale hanno mostrato una notevole emorragia di imprese. Alcune aree più periferiche del Nord-Est mostrano le riduzioni più forti (Belluno, Pordenone, Gorizia, Udine e Trieste), richiamando la necessità di una riflessione sul rischio che la minore accessibilità infrastrutturale (oltre che la vicinanza di stati esteri con sistemi fiscali più vantaggiosi per la localizzazione d'impresa) ha sulla dinamica del comparto industriale. Le zone maggiormente centrali, anche nel Nord-Est, collocate lungo le direttrici maggiori, mostrano infatti, per contro, dinamiche positive. E' il caso di Treviso, ma ancor di più, in ordine crescente, di Verona, Trento e Padova.

Tabella 19 - Numero di imprese attive, per macrosettore di attività e per provincia (anno 2005- 2009)

	2005				2009			
	<i>Agricoltura</i>	<i>Industria</i>	<i>Servizi</i>	<i>Totale</i>	<i>Agricoltura</i>	<i>Industria</i>	<i>Servizi</i>	<i>Totale</i>
Bolzano	17.312	11.133	24.602	53.078	17.171	10.935	27.139	53.336
Trento	14.156	12.148	22.045	48.412	13.083	12.250	25.217	48.557
Verona	20.355	26.006	42.467	89.005	18.207	26.206	51.411	90.473

	2005				2009			
	Agricoltura	Industria	Servizi	Totale	Agricoltura	Industria	Servizi	Totale
Vicenza	11.602	26.360	38.485	76.562	10.148	25.540	46.832	76.707
Belluno	2.239	5.211	8.365	15.829	2.009	4.803	8.947	15.298
Treviso	18.972	25.474	39.680	84.169	16.280	25.580	49.296	84.456
Venezia	12.268	19.297	39.257	70.982	9.921	19.451	45.157	70.861
Padova	19.916	26.056	47.715	93.823	16.467	26.537	58.246	94.100
Rovigo	8.689	6.796	10.992	26.508	8.321	6.741	12.377	26.457
Udine	12.131	13.373	23.930	49.477	10.529	12.938	26.780	47.857
Pordenone	1.569	2.810	6.090	10.514	1.404	2.699	6.155	9.953
Gorizia	7.158	7.629	12.227	27.022	6.110	7.268	14.160	26.139
Trieste	540	3.924	10.959	15.443	482	3.827	10.990	14.845

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

Tabella 20 - Imprese attive, per macrosettore di attività e per provincia (Variazione % anno 2005-2009)

	Agricoltura	Industria	Servizi	Totale
Bolzano	-0,81	-1,78	+10,31	+0,49
Trento	-7,58	+0,84	+14,39	+0,30
Verona	-10,55	+0,77	+21,06	+1,65
Vicenza	-12,53	-3,11	+21,69	+0,19
Belluno	-10,27	-7,83	+6,96	-3,35
Treviso	-14,19	+0,42	+24,23	+0,34
Venezia	-19,13	+0,80	+15,03	-0,17
Padova	-17,32	+1,85	+22,07	+0,30
Rovigo	-4,24	-0,81	+12,60	-0,19
Udine	-13,21	-3,25	+11,91	-3,27
Pordenone	-10,52	-3,95	+1,07	-5,34
Gorizia	-14,64	-4,73	+15,81	-3,27
Trieste	-10,74	-2,47	+0,28	-3,87

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

Dal punto di vista della dinamica del valore aggiunto del settore industriale, fra 2000 e 2007 (Tabella 21) emerge un quadro disomogeneo. Alcune importanti province industriali (Udine, in minor misura Padova e Venezia) mostrano aumenti molto sostanziali, mentre fra le zone con una crescita relativamente minore si riscontrano sia alcune aree "forti" del Nord Est, quali Verona, Treviso, Pordenone, evidentemente con una base di valore aggiunto già molto alta e quindi con un potenziale di espansione più basso in termini di variazione percentuale.

Tabella 21 - Valore aggiunto per ULA a prezzi correnti per settore di attività economica (Variazione % 2000-2007)

	Agricoltura	Industria	Servizi	Valore aggiunto
Bolzano	50,86	22	19,8	22,5
Trento	35,31	15,09	27,5	24,8
Verona	14,36	17,08	18,2	19,9
Vicenza	5,45	21,54	18,6	20,8
Belluno	17,26	21,89	30,7	27,2
Treviso	-4,98	17,2	18,4	18,7
Venezia	2,73	27,49	24,4	25,1
Padova	6,48	24,01	24,3	24,4
Rovigo	-14	28,54	30,5	27,1
Udine	-9,46	34,73	26,1	28,3
Pordenone	-18,92	28	29,9	27,5
Gorizia	7,52	17,72	31,4	29,3
Trieste	9,21	20,04	17,9	19,5

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

I dati relativi all'export manifatturiero, fra 2005 e 2009, (Tabella 22 e Tabella 23) mostrano una situazione coerente con quanto emerge dall'analisi della dinamica del valore aggiunto industriale. Molte aree del Nord-Est, anche quelle maggiormente periferiche (es. Gorizia, Udine, Bolzano), dimostrano una capacità di sostenere almeno in parte la sfida dell'internazionalizzazione, sebbene non bisogna dimenticare che la vicinanza dei confini può indurre un effetto "esportazione locale" che non ha i caratteri tipici del prodotto *made in Italy*. Il dato dimostra comunque che anche le aree maggiormente periferiche, tradizionalmente ad alta vocazione industriale, sono ancora colonne portanti del dinamismo nell'apertura internazionale.

Tabella 22 - import ed export. Valori assoluti (Anni 2005- 2009)

	2005		2009		2005		2009	
	Import-Agricoltura	Export-Agricoltura	Import-Agricoltura	Export-Agricoltura	Import Manifattura	Export Manifattura	Import Manifattura	Export Manifattura
Bolzano	118.465.775	307.677.976	119.781.279	388.466.632	2.775.924.615	2.237.520.218	3.408.992.684	2.322.648.859
Trento	39.476.415	47.341.068	43.175.097	50.389.626	1.770.552.747	2.502.379.791	1.428.488.513	2.266.948.853
Verona	457.546.907	286.909.221	500.081.370	394.461.612	9.828.394.538	6.388.355.305	9.312.834.571	6.528.833.504
Vicenza	108.771.293	24.422.964	197.595.295	30.247.702	6.257.944.496	11.527.957.019	5.309.295.053	11.072.431.910
Belluno	10.723.658	396.295	12.460.193	177.170	595.482.663	1.991.793.011	693.630.268	2.051.797.850
Treviso	171.221.057	17.448.120	190.685.165	22.216.108	4.537.449.648	8.691.314.058	4.690.157.226	8.884.677.659
Venezia	292.632.006	48.105.546	274.580.919	53.640.062	3.729.090.287	4.150.086.565	2.725.429.028	3.186.314.670
Padova	324.227.714	116.513.546	241.526.616	112.351.832	4.171.665.660	6.169.124.390	3.921.438.203	5.585.993.318
Rovigo	145.169.521	67.142.042	151.207.248	69.673.904	585.373.604	765.412.950	687.797.308	821.460.326
Udine	117.510.845	32.565.915	118.894.880	38.708.142	1.674.127.746	4.083.436.668	1.676.074.216	4.364.840.280
Pordenone	26.974.129	2.286.416	27.622.926	1.565.214	758.393.761	1.138.789.551	605.685.444	1.244.228.999
Gorizia	109.981.509	26.471.554	145.918.673	40.224.568	818.745.972	1.112.700.198	1.196.402.518	2.225.997.058
Trieste	33.787.741	23.279.590	32.243.846	22.424.763	1.114.853.047	3.184.076.020	1.055.857.723	2.753.645.180

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

Tabella 23 - Variazione % import ed export (Anni 2005- 2009)

	Variazioni % Import-Agricoltura	Variazioni% Export Agricoltura	Variazioni% Import Manifattura	Variazioni% Export Manifattura
Bolzano	1,11	26,26	22,81	3,80
Trento	9,37	6,44	-19,32	-10,39
Verona	9,3	37,49	-5,25	2,15
Vicenza	81,66	23,85	-15,16	-4,11
Belluno	16,19	-55,29	16,48	2,92
Treviso	11,37	27,33	3,37	2,18
Venezia	-6,17	11,5	-26,91	-30,25
Padova	-25,51	-3,57	-6	-10,44
Rovigo	4,16	3,77	17,5	6,82
Udine	1,18	18,86	0,12	6,45
Pordenone	2,41	-31,54	-20,14	8,47
Gorizia	32,68	51,95	46,13	50,01
Trieste	-4,57	-3,67	-5,29	-15,63

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

2.2 Analisi dei modelli di *governance* della Logistica

2.2.1 *Alcune linee guida di policy per gli interventi organizzativo - gestionali e di governance*

In questo paragrafo si riporta un quadro delle funzioni organizzativo-gestionali che indirizzano e guidano le principali indicazioni di *policy* e i modelli di *governance* validi, rispetto al settore della logistica del Nord Est e del Centro.

Le questioni organizzativo-gestionali

Gli interventi di natura organizzativo-gestionale riguardano fundamentalmente il settore dei "servizi", rispetto al quale si rilevano precise tendenze - attuali e future - di mercato verso una **crescente concentrazione**. Nell'epoca in cui il soggetto pubblico si ritira dall'operatività delle attività logistiche, tendono a crearsi figure di operatori leader di dimensioni rilevanti ed in numero ridotto. Ciò appare evidente soprattutto in certi settori, come quello ferroviario, laddove la liberalizzazione dei servizi (nonché in certi casi la privatizzazione di infrastrutture) crea importanti barriere all'entrata, che spingono ad una crescente concentrazione del potere di mercato in grosse figure di operatori fortemente integrati di livello almeno nazionale.

In generale, la tendenza da parte dei caricatori è quella della selezione di fornitori di servizi logistici in un numero ridotto e capaci di confezionare soluzioni logistiche integrate e di livello nazionale/globale. Nella misura in cui le catene logistiche rappresentano il DNA di un sistema economico - permettendo la transazione di risorse e la distribuzione del valore tra gli attori - **i vari attori competono per far propria una parte del valore creato nelle reti logistiche e di trasporto, ciò che determina, appunto, il loro potere di mercato**. Tale potere di mercato, in particolare, dipende in misura determinante dal controllo/proprietà degli asset strategici, in base alla loro scarsità ed importanza.

La "questione ferroviaria": le politiche per i servizi, le infrastrutture e gli incentivi co-modalità

Il problema del gap ferroviario a livello nazionale non riguarda esclusivamente l'aspetto infrastrutturale, ma investe strategicamente anche quello dell'esercizio. Attualmente si ravvisa una spirale negativa del mercato ferroviario delle merci, che vede una riduzione quantitativa e qualitativa dei servizi ed un progressivo allontanamento della domanda da parte dei caricatori, nonostante sussista, in questi ultimi, un fortissimo potenziale verso la modalità ferroviaria. Ciò pone l'esigenza della crescita di soggetti

operativi capaci di cogliere e valorizzare gli ambiti di potenzialità al di fuori di un'ottica strettamente aziendale, come quella perseguita legittimamente dal vettore nazionale, e maggiormente legata alle esigenze di carattere regionale o di Piastra.

Al di là delle singole iniziative regionali (come quelle della Regione Veneto e della Regione Friuli-Venezia Giulia), il tema prioritario da porre in un contesto di pianificazione a livello macro-regionale è quello dello **sviluppo di una "società ferroviaria sovra-regionale di Piastra", ovvero quello di favorire degli accordi tra società ferroviarie regionali**. Evidentemente il fine strategico è quello di riuscire a riqualificare il settore ferroviario rispondendo in maniera più incisiva alle esigenze tipicamente territoriali, subentrando in tal senso al vettore nazionale che, evidentemente, persegue strategie di più ampio respiro, mirate soprattutto ad un possibile recupero della redditività.

Accanto dunque agli sviluppi di una società ferroviaria di Piastra - politica tipicamente di carattere organizzativo-gestionale - si dovrebbe valutare anche la realizzazione di una "rete regionale ferroviaria" che comprenda un **network di piattaforme ferroviarie a livello di Piastra di carico/scarico localizzate in posizione strategica rispetto ai bacini di domanda e di un programma di servizi ferroviari regolari e affidabili**, basati anche su treni navetta da/verso i principali hub, realizzati in prima battuta dalla società ferroviaria di Piastra. Tale sistema dovrebbe lavorare in un'ottica di co-modalità, favorendo non solo il trasporto unitizzato, ma soprattutto promuovendo l'ottimizzazione dei flussi convenzionali.

La questione ferroviaria, in un'ottica di policy, porta con sé il tema cruciale relativo ad ipotesi di aiuti diretti per il trasferimento modale a fini ambientali. In effetti, accanto alle proposte di intervento descritte in precedenza relative alle infrastrutture nodali (piattaforme) ed all'organizzazione dei servizi co-modali, vi è da rilevare una qualche incertezza a livello europeo in merito alla definizione di un quadro preciso, basato sulla fiscalità, di aiuti ed incentivi a favore delle modalità maggiormente sostenibili in un'ottica ambientale, attraverso una politica di internalizzazione dei costi esterni e dell'applicazione del principio "chi inquina paga". Sino ad ora, la UE ha puntato sul supporto di progetti specifici di trasferimento modale - tipicamente attraverso il Programma Marco Polo.

Nelle more degli interventi non periferici - europei - è comunque utile discutere, ad un livello macro-regionale, delle opportunità connesse agli aiuti alle operazioni di trasporto (tassazioni o contributi/sussidi in conto esercizio) aventi come obiettivo la riduzione delle esternalità ambientali.

Nel concreto, **promuovere una politica di sussidi diretti ad una diversione modale a favore delle modalità ferroviaria e marittima**, sulla base dei benefici ambientali - e dunque contando sulla internalizzazione dei costi esterni - è teoricamente sempre fattibile, salvo non creare ingiustificate ed anti-concorrenziali diversioni di traffico in capo ai diversi gestori dei servizi e delle piattaforme interessate (nel caso marittimo, dei porti). Da questo punto di vista, cruciale appare il fatto di non prevedere "generici" aiuti diretti riguardanti tutte le linee o servizi incidenti su un'area. Con ogni probabilità sono queste incertezze di carattere tecnico-economico, oltre che giuridico, che rendono lo strumento degli aiuti diretti poco convincente per le amministrazioni pubbliche coinvolte, anche se appare

quanto mai opportuno aprire, anche a livello centralizzato, uno spazio di discussione su tale argomento.

Le politiche per l'innovazione dei servizi di autotrasporto

L'offerta di efficienti ed efficaci servizi di autotrasporto appare, evidentemente, un elemento imprescindibile di politica industriale e di pianificazione logistica in generale. Attualmente, come noto, tale offerta, a supporto dei traffici diretti, interni e di transito, vede, come principali players, imprese in buona parte straniere che operano in un quadro di forte competizione sull'elemento tariffario.

Un obiettivo prioritario di *policy* appare quello di ribaltare tale paradigma, facendo evolvere le imprese di autotrasporto verso forme di offerta evoluta di servizi ed in un'ottica sempre più spinta di *partnership* con il lato domanda, **generando l'evoluzione dell'offerta logistica da figure di "trasportatori" a quelle di "integratori" di traffico, specializzati in particolare sulle esigenze delle PMI.**

Le varie *best practice* territoriali dimostrano come il **fattore di successo principale dell'offerta logistica risieda in una precisa scelta di "specializzazione"**. Si tratta, dunque, di sostenere processi di innovazione delle imprese, basati su due capisaldi:

- ▶ incentivazione verso forme, anche diversificate, di *pooling* di imprese;
- ▶ definizione di una precisa *mission* di mercato.

La regolazione degli orari della logistica

Tale indicazione di *policy*, relativa alla necessità di intervenire per regolare gli orari della logistica, **va nel verso di realizzare una maggiore efficienza nell'uso delle risorse, unitamente a riduzioni del picco di utilizzo delle infrastrutture** e della loro congestione. In particolare, essa si sostanzia nella modificazione degli orari operativi dei trasporti e della logistica.

Fatte salve le diverse necessità connesse alla tutela dei diritti, in particolare, del lavoro e dell'impatto acustico sulle aree abitate, una politica di regolazione pubblica degli orari è in grado di contribuire a ridurre gli utilizzi inefficienti e i congestionamenti delle strutture, ad iniziare da quelle puntuali. Ad esempio, il tema, su cui si discute da tempo, di aumentare l'incidenza delle operazioni notturne sia in ambito urbano che extra-urbano risulta di fondamentale rilevanza.

A titolo di esempio le azioni di *policy* potrebbero prevedere:

- ▶ ambiti di obbligatorietà per il funzionamento 24 ore su 24 di infrastrutture e servizi pubblici collegati ai trasporti in aree di piattaforma;
- ▶ obblighi o incentivazioni per scarichi e carichi notturni presso le imprese;

- ▶ incentivazioni per accessi al sistema autostradale in ore di morbida notturna.

Le questioni di governance

Modelli di governance portuale e dei nodi logistici terrestri

Parlando di *governance* e coordinamento tra nodi logistici, è necessario distinguere la questione dei nodi portuali - che prevede, accanto ad eventuali iniziative volontaristiche "dal basso", la definizione di iniziative legislative facenti riferimento ad istituti, quali le Autorità Portuali, in veste non societaria - da quella relativa ai nodi "terrestri", costituiti da organismi societari.

Infatti, mentre per i primi la trasformazione del meccanismo giuridico appare di assoluto rilievo - potendosi prevedere, ad esempio, Authorities di più ampio respiro territoriale - per i secondi si tratta di intravedere delle forme di coordinamento ed integrazione di strutture societarie. Il coordinamento, a livello regionale o di Piattaforma, potrebbe prevedere la **promozione di una società** a controllo pubblico - le cui quote di capitale sarebbero rappresentate dalle società di gestione di piattaforme esistenti - **avente non tanto un obiettivo di carattere operativo-gestionale, bensì di "allocazione" dei servizi e di promozione del sistema regionale o di Piattaforma.**

In altri termini, la società lascerebbe l'operatività - ed il relativo *know how* - alle diverse società di gestione dei nodi ed agli operatori - che in tal senso rimarrebbero i reali "fornitori" del servizio logistico - e si assumerebbe il compito di "sportello unico" nei confronti della domanda, allocando i diversi servizi richiesti tra i fornitori e promuovendo collettivamente il sistema di offerta, anche con azioni di marketing territoriale.

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

Appare evidente come lo sviluppo di servizi logistici sul territorio, siano essi rivolti alla creazione diretta di valore aggiunto, piuttosto che a dare servizio al tessuto industriale e commerciale, richiede strategicamente l'utilizzo di spazi. Attualmente, una quota sostanziale della logistica è realizzata:

- ▶ in alcune grandi aree di polarizzazione, costituite dai principali *hub*;
- ▶ su superfici private e magazzini indipendenti, anche di piccola-media dimensione, generalmente in prossimità delle aree industriali e produttive (es. distretti), secondo un modello insediativo "disperso", ma che segue rigide logiche economiche.

In particolare, da alcuni studi strategici emerge con chiarezza come tra i vincoli principali che impediscono la crescita di una offerta logistica di qualità si ritrovi proprio la mancanza di aree adeguate o il loro costo eccessivo. Si può affermare che, **fino ad oggi, la pianificazione del territorio non ha operato di fatto nel campo delle attività di logistica**, se non nei casi specifici dei grandi hub, ragion per cui non si è venuta a creare la disponibilità di aree (e di valori immobiliari) compatibili con le esigenze degli operatori logistici legati al sistema industriale del territorio e disposti ad investire sul territorio con obiettivi di crescita.

Tali operatori in crescita mostrano spesso il profilo di “integratori innovativi” (nazionali ed internazionali) in grado di offrire in conto terzi servizi avanzati alle filiere caratterizzanti il territorio. Come conseguenza, è necessario porre attenzione alla questione della localizzazione delle attività di logistica, in primo luogo di quelle private a carattere avanzato, in modo da supportarne l’espansione dal lato delle aree di insediamento, con una strategia capace di integrare il tema nel sistema della pianificazione territoriale in maniera più coerente rispetto al passato.

A fronte di chiare esigenze espresse dagli operatori in merito ad adeguati “spazi” per la logistica evoluta, appare evidente come la questione non possa non internalizzare le esigenze connesse all’ambiente e ad un uso razionale del territorio. **La “questione logistica” dovrebbe quindi trovare maggior spazio nell’ambito della pianificazione territoriale in un quadro di sostenibilità ambientale e dovrebbe, inoltre, essere parte di un più ampio ragionamento rivolto ad un progressivo re-insediamento razionalizzato del sistema produttivo.**

La pianificazione delle aree logistiche potrebbe configurarsi non solo come strumento di incentivazione alla crescita per gli operatori logistici innovativi, ma anche come importante azione di marketing territoriale orientato all’attrazione di nuovi investitori sul territorio.

2.2.2 *Best Practices*

Di seguito si riportano precisi interventi di *governance* e di iniziative di regolamentazione, che costituiscono delle *best practice* individuate sul territorio della Piattaforma logistica del Nord Est. Queste sono state selezionate in quanto rappresentano iniziative interessanti e rilevanti, da prendere a modello in altre Regioni.

Friuli Venezia Giulia

Quadro interventi diretti per l'incentivazione della logistica

Per la Regione Friuli Venezia Giulia si possono individuare una serie di interventi diretti che mirano al supporto del settore logistico, per incentivare il trasporto intermodale (merci) e coordinare le differenti infrastrutture deputate alla logistica e agli scambi intermodali.

Innanzitutto, la Regione ha sempre promosso una politica di partecipazioni indirette in strutture interportuali, tramite l'**Agenzia Friulia**, l'agenzia di sviluppo, che funge da interfaccia tra le imprese e le amministrazioni locali, e che allo stesso tempo si propone come partner attivo nello stimolare nell'azienda partecipata attenzioni e risorse da dedicare ai processi di aggregazione, internazionalizzazione, modifica del perimetro operativo. Per esempio, si deve notare la partecipazione regionale attraverso Friulia all'interporto di Cervignano del Friuli Spa, che è stato eletto ad essere l'unica vera infrastruttura interportuale della Regione dall'ultimo Piano Regionale dei Trasporti (2010), rappresentando un nodo fondamentale tra l'asse del Corridoio V e le direttrici di collegamento tra le strutture portuali di Trieste e Monfalcone e i valichi verso l'Austria.

Secondo recenti comunicati è emerso come il **piano di investimenti**, nell'ambito dell'intermodalità, prevede un impegno di spesa pari a circa **240 milioni di euro** (nel quinquennio 2009-2013) per opere di viabilità di interesse regionale, e 4 milioni e mezzo di euro (nel triennio 2009-2011) **per interventi di infrastrutturazione e sostegno ai nodi logistici** (porti, interporti, terminal per il trasporto combinato). Il piano di investimenti sul triennio prevede anche impegni di spesa, pari a 1 milione e mezzo di euro per 10 anni a supporto della dotazione mezzi (materiale rotabile) e **4 milioni di euro a sostegno dei servizi intermodali per il trasporto merci**, come contributo a servizi di autostrada viaggiante e di trasporto combinato.

Si sottolinea come la Regione abbia stanziato **fondi per gli eco bonus ambientali, mirati ad incentivare il trasporto combinato mare-ferro e mare-gomma.**

- ▶ Con Legge Regionale n. 1/2003, la Regione eroga contributi ad operatori della logistica per avvio di servizi ferroviari di autostrada viaggiante (contributi di 33 € per ogni unità intermodale *100Km imbarcata su treno).

- ▶ Con Legge Regionale n. 7/2004, la Regione garantisce il suo sostegno al trasporto combinato erogando contributi fino al 30% sulle spese sostenute da operatori privati per l'acquisto di attrezzature e la realizzazione di piazzali intermodali.
- ▶ Grazie all'utilizzo di finanziamenti stanziati dalla L.R. 15/2004, la Regione concede contributi ad operatori della logistica per l'avvio di servizi intermodali ferroviari e marittimi (rispettivamente, contributi di 33 € e 54 € per ogni unità intermodale caricata*100Km). Concretamente, nel 2008, sono stati disposti incentivi per 33 euro/Utì (Unità di trasporto intermodale) sulla tratta Trieste - Monaco. La cifra prevista dalla Legge ammontava a 560 mila euro, che nel 2009 è stata aumentata a 1,5 milioni di euro, da ripartire in base alle domande di contributo presentate. I treni messi a disposizione, con base nel Porto di Trieste, assicurano "pacchetti" di trasporto con collegamenti settimanali verso le aree produttive di Monaco di Baviera, e in particolare verso i nodi logistici di Johanneskirchen e Riem, da cui proseguire verso il Nord-Europa.

La Regione partecipa anche alla società **Aeroporto Friuli Venezia Giulia di Ronchi dei Legionari**. Come anche definito nelle Norme di Attuazione del PRT 2010 (art.14), l'Amministrazione Regionale sta cercando di trovare nuovi partner per la Società di Gestione aeroportuale, per scambi azionari con aeroporti limitrofi (Venezia, Treviso, Lubiana), cercando di gettare le basi per la **creazione di un sistema aeroportuale del Nord-Est**. Inoltre, la Regione vuole incentivare la **creazione del Polo Intermodale di Ronchi**, per rafforzare il ruolo del nodo all'insegna dell'intermodalità.

Inoltre, si può ricordare come sia attiva la partecipazione regionale ad alcune società come:

- ▶ Inrail Srl è una società costituita con lo scopo di sviluppare attività di logistica, anche attraverso l'attività diretta in qualità di Impresa Ferroviaria, in ambiti regionali particolarmente votati all'utilizzo del trasporto ferroviario⁷.
- ▶ FUC SpA, attualmente dedicata unicamente al trasporto passeggeri, sta iniziando progetti che mirano all'allargamento verso il settore merci, per creare una società attiva anche nel commercio cargo sulla tratta principale (Udine - Cividale) ma anche su altre tratte regionali.
- ▶ Alpe Adria SpA, società che offre progetti di gestione coordinata dei servizi di trasporto, combinando il trasporto su gomma con quello ferroviario e marittimo, e opera non solo nel Porto di Trieste ma anche nei Porti di Monfalcone e di Nogarò.

⁷ La società, per poter sviluppare l'attività di trazione sulla Rete Ferroviaria Italiana, ha ottenuto la Licenza di Impresa Ferroviaria ed ha completato le attività per il conseguimento della Certificazione di Sicurezza su diverse relazioni nell'ambito della regione FVG.

Strumenti alternativi di governance

Il Piano Regionale dei Trasporti 2010 propone, nell'ottica del coordinamento delle diverse strutture per la logistica e il trasporto merci e per l'efficientamento del settore, una serie di nuove misure e di azioni di *governance*, promosse dai Servizi Regionali. Di seguito se ne riporta una breve descrizione. Si ricorda che tali iniziative rimangono ancora in uno stato di discussione, per quanto riguarda i contenuti e le modalità di organizzazione.

	Cabina di Regia
Descrizione	Rappresenta uno strumento di coordinamento regionale che permette di gestire in maniera coordinata tutti i nodi e le reti del territorio regionale, sia in termini di condivisione sulle scelte di sviluppo infrastrutturale, sia in termini di promozione integrata della Piattaforma logistica Regionale
Obiettivi	Per la regione rappresenta una soluzione soft per far fronte a problemi impegnativi, richiedenti soluzioni urgenti e tempestive
Funzioni	Si occupa del coordinamento degli interventi, mirati a favorire il realizzarsi di un insieme logistico connotato da adeguata efficienza. Consente, tuttavia, ampi margini di autonomia e discrezionalità alle singole entità operative, in grado di vanificare o, quanto meno, ridurre l'efficacia, degli interventi di politica dei trasporti adottati

	Autorità portuale allargata
Descrizione	Rappresenta un'estensione alla portualità regionale esistente
Obiettivi	Creare un'unica autorità portuale regionale
Funzioni	La funzionalità che caratterizza tale forma di <i>governance</i> nel nostro Paese, non incoraggia ad allargarne gli spazi, quanto meno in assenza di un adeguamento delle sue connotazioni operative

	Agenzia regionale dei trasporti e della logistica
Descrizione	Organismo dotato di personalità giuridica, autonomia organizzativa, amministrativa e contabile, con specializzazione nel comparto portuale e in quelli della logistica e del trasporto, in generale.

	Agenzia regionale dei trasporti e della logistica
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> • Promuovere lo sviluppo di reti di comunicazione di interesse europeo, di infrastrutture portuali di rilevanza internazionale e di servizi innovativi; • Attuare la programmazione degli interventi volti a favorire l'integrazione di sistemi di trasporto e lo sviluppo della logistica regionale a sostegno delle attività produttive portuali; • Partecipare a iniziative finalizzate allo studio e alla promozione delle infrastrutture indispensabili per la realizzazione di un sistema logistico integrato infraregionale; • Promuovere forme di cooperazione fra i porti anche di regioni limitrofe al fine di favorire il potenziamento dell'offerta e la migliore integrazione tra porti e reti infrastrutturali e logistiche.
Funzioni	Predisposizione di strumenti di pianificazione di settore anche con compiti di indirizzo e coordinamento nei confronti delle Autorità Portuali, in relazione alle scelte di pianificazione, programmazione e investimento.

	Società di corridoio
Descrizione	Ente che si configura come un "soggetto catalizzatore delle attività svolte nell'intorno di un corridoio transeuropeo, come definito dalla normativa comunitaria, ricomprendendo tutti i terminali strategici, fondamentali per lo sviluppo della piattaforma logistica regionale".
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> • Promuovere la realizzazione e il potenziamento delle infrastrutture che compongono la piattaforma per garantire il buon funzionamento del sistema e la sua competitività, anche attraverso la costituzione di partenariati pubblico-privato, mirati a favorire la partecipazione imprenditoriale alla realizzazione degli elementi del sistema; • Partecipare e promuovere la partecipazione degli operatori della piattaforma ai programmi di finanziamento comunitari, al fine di acquisire risorse, con le quali realizzare la copertura finanziaria delle opere necessarie al consolidamento degli elementi del sistema; • Porre in essere le azioni necessarie alla realizzazione del Corridoio V - Progetto "Quadruplicamento tratta ferroviaria Milano-Trieste"; • Favorire l'apertura del mercato, soprattutto in materia ferroviarie e marittima; • Favorire l'accesso al mercato da parte delle imprese impegnate nella logistica a livello internazionale; • Favorire l'integrazione tra imprese locali e internazionali, al fine di conseguire un'evoluzione delle prime, attraverso forme di partenariato e di partecipazione congiunta a programmi di finanziamento comunitari; • Promuovere il sistema logistico regionale all'estero, mediante la realizzazione di mirate azioni promozionali.
Funzioni	<ul style="list-style-type: none"> • Definizione degli elementi del sistema di corridoio, interagendo con la Regione e gli Enti Locali; • Elaborazione di strumenti di pianificazione di settore che garantiscano il coordinamento tra i vari elementi del sistema; • Realizzazione di una corretta integrazione tra gli elementi del sistema; • Definizione dei terminali strategici costituenti la piattaforma logistica regionale.

Trentino Alto Adige

Il Trentino Alto Adige attualmente non ha ancora prodotto un documento di pianificazione per il sistema dei trasporti e dell'intermodalità regionale. Tuttavia appare importante fare un cenno ad una **iniziativa della Provincia Autonoma di Trento, volto a favorire la concentrazione delle imprese di autotrasporto**, ovvero l'istituzione di "Trentino Sviluppo", Agenzia della Provincia Autonoma di Trento.

Tale Agenzia ha stanziato, attraverso un bando, circa 7,5 ml di euro per gli autotrasportatori che si associano. Il bando prevede che l'aggregazione debba coinvolgere almeno sette aziende di autotrasporto, ciascuna con almeno 50 addetti, chiamate ad avviare il processo in pochi mesi. Si riporta di seguito una descrizione dell'iniziativa.

INTERVENTO A FAVORE DELLA CONCENTRAZIONE DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

Obiettivo	Favorire la concentrazione delle imprese di autotrasporto trentine, in vista del perseguimento di un'ideale dimensione finalizzata alla competizione internazionale.
Soggetto_erogatore	Sviluppo, agenzia della Provincia Autonoma di Trento
Importo complessivo:	€ 7.500.000 per uno o più progetti valutati positivamente
Requisiti:	<ul style="list-style-type: none">• Aggregazione di un minimo di 7 aziende, operanti e con sede legale nella Provincia di Trento da non meno di tre anni, che si impegnino a rimanere sul territorio trentino per almeno 5 anni.• Aziende che si impegnino a garantire un livello occupazionale complessivo non inferiore ad un'Unità Lavorativa Annuale per ogni 500.000€ di spesa sostenuta da Trentino Sviluppo per un periodo di almeno due anni nei tre anni successivi all'intervento.
Condizioni	Trentino Sviluppo potrà partecipare al capitale sociale delle aziende proponenti, alle seguenti condizioni: <ul style="list-style-type: none">• valutazione positiva della sostenibilità economico-finanziaria del Piano industriale dell'iniziativa di aggregazione proposta.• Importo di partecipazione non superiore a 500.000€ computato per ciascuna azienda aggregata avente singolarmente almeno 50 Unità Lavorative Annuale. Partecipazione di minoranza di Trentino Sviluppo non finalizzata a risanamento finanziario

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

2.3 Pianificazione Territoriale Regionale

L'analisi, riportata di seguito, è stata realizzata sui documenti di programmazione delle amministrazioni regionali e dettaglia gli indirizzi, le problematiche, le scelte e le strategie messe in atto attraverso gli strumenti di Pianificazione Territoriale Regionale.

Il presente paragrafo rappresenta una sintesi della Pianificazione Territoriale delle Regioni del Nord Est, che in maniera abbastanza omogenea hanno legiferato in materia di trasporti e logistica. Sono state compilate le schede riassuntive per tipologia di strumento di programmazione, come di seguito proposte.

LEGGE DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA

Regione Friuli Venezia Giulia	LR 22/2009 e s.m.i. avvia la riforma per il governo del territorio finalizzata a stabilire le norme fondamentali per la disciplina delle procedure di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale, il riordino e la manutenzione della materia urbanistica.
Regione Veneto	La Regione non dispone di una legge di pianificazione territoriale urbanistica
Regione Trentino Alto Adige ⁸	<p>Trento</p> <p>LP 5/2008 e s.m.i., si definisce il Piano Urbanistico Provinciale come lo strumento unitario di governo e di pianificazione del territorio provinciale con il quale si definiscono le strategie, le direttive e le prescrizioni da seguire per le trasformazioni territoriali, e si persegue l'obiettivo di accrescere la competitività del sistema territoriale provinciale.</p> <p>Bolzano</p> <p>LP 13/1997 e s.m.i. si approva la Legge Urbanistica Provinciale</p>

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Regione Friuli Venezia Giulia	<p>Il PRIT del 1988 prevedeva una serie di opere tra cui alcune non realizzate che sono di attualità e da confermare. Il PNL del 2006 identificava alcune "Macro aree" di interesse logistico del paese. Tra queste la "Piattaforma logistica del Nord - Est" con conseguente individuazione dell'area portuale Trieste/Monfalcone quale "polo di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo".</p> <p>In tale contesto, particolare importanza assume la fase di attuazione degli Accordi e delle Intese già formalizzate con il Governo per la realizzazione delle principali opere infrastrutturali, sia nel settore stradale e autostradale che in quello ferroviario (Intesa Generale Quadro del 31 luglio 2008 e Accordi di Programma Quadro) e per alcune delle quali nel prossimo triennio si prevede la definitiva approvazione.</p>
Regione Veneto	Il P.R.T. è approvato nel 1990 e adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento

⁸ Trento e Bolzano hanno norme a carattere provinciale

	<p>n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione n. 73 del 2 agosto 2005 ma non è mai stato definitivamente approvato dal Consiglio Regionale.</p> <p>La Regione ha recentemente realizzato il nuovo Piano Regionale dei Trasporti, adottato in Giunta il 17 luglio 2007 con D.G.R. 90/CR, ora in Consiglio Regionale per la definitiva approvazione, che si configura come piano di settore cui spetta il compito di organizzare le politiche infrastrutturali definendo gli obiettivi e gli strumenti nel rispetto degli indirizzi generali definiti dal Piano di Sviluppo Regionale che ne costituisce il riferimento.</p> <p>Il Piano contiene tutte le azioni di cambiamento rispetto al vigente Piano Regionale dei Trasporti approvato alla fine degli anni '80. Tiene conto inoltre delle indicazioni contenute dal Piano Generale dei Trasporti nazionale (2001), dal Piano della Logistica (2006), dal Piano Regionale di Coordinamento, dal terzo Piano Triennale Regionale 2009-2011, nonché dei cambiamenti del contesto territoriale regionale e nazionale, dell'inserimento nella rete europea e dei piani settoriali come quello Anas.</p> <p>Il PRT è uno strumento fondamentale perché analizza lo stato attuale e lo contestualizza all'interno delle logiche di programmazione comunitaria e nazionale, esamina il territorio per le sue prospettive di sviluppo in sinergia con il Nord Est, valuta lo sviluppo tendenziale della domanda di trasporto, la tipologia di investimenti programmata per essi ed il costo sociale.</p>
<p>Regione Trentino Alto Adige</p>	<p>Trento</p> <p>La Legge provinciale 9/07/1993 n. 16 disciplina i servizi pubblici di trasporto di persone e di merci e definisce i contenuti del Piano Provinciale dei trasporti. Mette le basi per la costituzione della Trentino Trasporti SpA (mediante fusione fra le società Atesina s.p.a. e Ferrovia Trento - Malè s.p.a.), autorizza la Giunta Provinciale a stipulare convenzioni con le Ferrovie dello Stato s.p.a. per la realizzazione di opere ed infrastrutture ferroviarie, nonché per impianti fissi ed attrezzature.</p> <p>Bolzano</p> <p>Il Piano Provinciale dei trasporti, presentato nel 2001, individua l'area della "gestione del Piano" definita dalle linee guida per la predisposizione degli strumenti attuativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● PUT e PUM; Piano triennale dei servizi di trasporto pubblico; Piano delle Merci e della Logistica.

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

PIANO REGIONALE DELLA LOGISTICA

<p>Regione Friuli Venezia Giulia</p>	<p>L'art.54 della L.R. 16/2008, a modifica della L.R. 23/2007 (Attuazione del Dlgs 11/2004), prevede che la Regione riconosca al sistema di trasporto, della mobilità e della logistica valenza strategica per il raggiungimento degli obiettivi del programma di governo e riferimento per la pianificazione territoriale.</p> <p>Tale legge definisce che il sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● costituisce il riferimento essenziale per gli interventi infrastrutturali da attuarsi sul territorio; ● viene recepito nello strumento di pianificazione generale regionale; ● svolge un ruolo propulsivo dello sviluppo economico e sociale regionale; ● tende al conseguimento di una maggiore efficienza e competitività del sistema produttivo regionale; ● è predisposto nel rispetto del principio di sostenibilità e persegue l'obiettivo del miglioramento della qualità ambientale.
--------------------------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Le Linee per lo sviluppo della logistica in ambito regionale del giugno 2007 indicano prioritariamente: • la realizzazione dello sviluppo integrato delle reti infrastrutturali stradali e ferroviarie; • il completamento della rete infrastrutturale a livello transeuropei, internazionale e nazionale; • l'ottimizzazione delle infrastrutture portuali anche nell'ottica della competitività dei servizi logistici; • potenziamento dell'intermodalità ed incremento dell'efficienza dei servizi logistici; • sviluppo della piattaforma logistica regionale.
Regione Veneto	La Regione non dispone di un Piano Regionale della Logistica
Regione Trentino Alto Adige	Le Province non dispongono di un Piano Regionale della Logistica

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Regione Friuli Venezia Giulia	<p>La regione nel tempo ha predisposto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Progetto del Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG, proposta elaborata nel 1997); • Ipotesi del Piano Territoriale Regionale Strategico (PTRS, proposta elaborata nel 2003); • Piano Territoriale Regionale (PTR, adozione del 2007). <p>Quest'ultimo è l'oggetto della L.R. 23/02/2007 n. 5. Obiettivo prioritario del PTR è dunque quello di rappresentare le strategie della Regione sul suo territorio, sapendo che è parte di un territorio più ampio. Nel Piano Strategico Regionale (P.S.R.) viene dichiarata la missione della Regione: "Essere il punto di riferimento della nuova Europa, realizzando l'armonia delle diversità, l'applicazione della conoscenza, l'investimento nell'innovazione. Migliorare il benessere di cittadini e ospiti attraverso lo sviluppo sostenibile dell'economia del territorio."</p>
Regione Veneto	<p>La Regione con DGR n. 372 del 17 febbraio 2009 ha adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento. Per l'attuazione del PTRC sono stati definiti appositi progetti strategici finalizzati alla realizzazione di opere, interventi o programmi di intervento di particolare rilevanza interessanti parti significative del territorio.</p> <p>La legge regionale urbanistica per il governo del territorio, n. 11 del 23/04/2004, all'art. 26 introduce un nuovo strumento di governo del territorio, denominato "progetto strategico", mediante il quale pianificare opere, interventi e/o programmi di significativa rilevanza. Il progetto strategico interviene in particolari ambiti o problematiche, secondo la programmazione strategica del territorio, prima che eventuali fenomeni di sviluppo di fatto precludano scelte essenziali di rilievo. La procedura di attuazione avviene mediante conclusione di un accordo di programma.</p>
Regione Trentino Alto Adige	Per organizzazione interna, la Regione non dispone di un Piano Territoriale Regionale

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

PIANI TERRITORIALI DI COORDINAMENTO PROVINCIALI

Regione Friuli Venezia Giulia	
	La Regione non dispone di Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali
Regione Veneto	
Venezia	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 2008/104 del 05/12/2008 è stato trasmesso alla Regione il 17/04/2009.
Belluno	Il Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Belluno è stato approvato dalla Giunta Regionale del Veneto con deliberazione n. 1136 del 23 marzo 2010 ai sensi della Legge urbanistica regionale del Veneto n. 11/2004
Padova	A partire dal 28 dicembre 2009, a seguito dell'approvazione del proprio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale da parte della Regione del Veneto (DGR n. 4234 del 29/12/2009), secondo quanto previsto dalla L.R. 11/04, la Provincia di Padova ha assunto le competenze relative all'approvazione dei Piani di Assetto del Territorio (P.A.T.) comunali oltre che delle varianti ai P.R.G. ancora in itinere e, più in generale, la gestione in materia di "governo del territorio".
Rovigo	La Provincia ha avviato l'elaborazione del piano territoriale di coordinamento provinciale, in ossequio al nuovo ordinamento dettato dalla legge regionale 11/2004. Sta per concludersi l'istruttoria delle osservazioni al PTCP pervenute alla Provincia di Rovigo che, unitamente alle controdeduzioni, verranno trasmesse alla Regione per l'approvazione del Piano stesso.
Treviso	In data 23.03.2010 ai sensi dell'art. 23 della L.R. n.11/2004, con Delibera della Giunta Regionale n. 1137 è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Verona	La Provincia ha avviato la rielaborazione del piano territoriale di coordinamento provinciale, per adeguarli al nuovo ordinamento dettato dalla nuova legge regionale 11/2004.
Vicenza	Con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 40 del 20 maggio 2010 il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato adottato.
Regione Trentino Alto Adige	
Trento	La Provincia non dispone di un Piano di Coordinamento Provinciale
Bolzano	Approvato con legge provinciale n. 3 del 18/01/1995.

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE

Regione Friuli Venezia Giulia	<p>Disegno strategico regionale preliminare - DSR-FVG 2007-2013</p> <p>Il DSR è il documento nel quale la Regione descrive e motiva le priorità strategiche per il Friuli Venezia Giulia.</p> <p>La Regione lo ha approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 2537 del 7/10/2005.</p>
Regione Veneto	<p>Piano Triennale Regionale 2009-2011</p> <p>La Giunta Regionale ha adottato il terzo Piano Triennale Regionale 2009-2011 relativo agli interventi sulla rete viaria approvato in seguito dal Consiglio Regionale con Deliberazione n. 6 del 04/03/2009. Le risorse finanziarie sono costituite da 411 milioni di Euro, di cui circa il 90% saranno destinati a nuovi interventi infrastrutturali tesi al miglioramento dell'accessibilità ed alla realizzazione delle opere complementari che, assicurando l'accesso ai corridoi, consentano lo scambio tra questi ed il territorio affinché ci sia un beneficio diretto al territorio attraversato.</p>
Regione Trentino Alto Adige	<p>Trento</p> <p>Programma di sviluppo Provinciale</p> <p>Il Programma indica la volontà di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Completare la qualificazione della rete viabilistica principale; • Progettare ed avviare la realizzazione di un nuovo sistema di collegamento ferroviario capace di connettere i vari territori della provincia; • Sviluppare il protagonismo del Trentino rispetto ai flussi internazionali che attraversano il proprio territorio nel progetto della nuova ferrovia del Brennero e attuare le previsioni del nuovo piano urbanistico, con la metodologia lì indicata, in tema di corridoi di collegamento con le regioni vicine.

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

2.4 Analisi di scenario infrastrutturale

Come si desume dalle analisi socio economiche precedentemente riportate, il Nord-Est è tutt'ora area "locomotiva" del Paese, soprattutto per quanto riguarda la propensione all'export, oggi ancora alta e, anzi, crescente in alcune zone maggiormente periferiche e prossime ai confini.

Il sistema integrato di Friuli Venezia Giulia, Veneto e Trentino Alto Adige è di fondamentale importanza innanzitutto per la sua posizione geografica che lo fa funzionare da cerniera tra il Paese e l'Austria e la Germania, a Nord, i mercati in espansione della Slovenia, ad est, e i traffici merci via mare che vengono recepiti e smistati nei nodi portuali principali di Venezia e Trieste; in secondo luogo tale macro area riveste un ruolo rilevante in virtù della produttività del tessuto locale che, costituita in prevalenza da modelli di piccole e medie imprese, necessita di un'adeguata rete infrastrutturale per raggiungere un adeguato livello di efficienza, per la logistica produttiva.

Il territorio qui analizzato ricopre un ruolo di fondamentale importanza per il sistema-paese, in quanto interessata dal passaggio delle direttrici TEN-T, ovvero il Corridoio V che attraversa da ovest ad est la piastra del Nord-Est, il Corridoio I Berlino - Palermo che da Nord a Sud attraversa il Trentino Alto Adige e il Veneto con l'asse plurimodale del Brennero, il Corridoio Adriatico-Baltico che collega i nodi portuali dell'Alto Adriatico (Venezia, Trieste) con l'Est Europa. Tali direttrici costituiscono non solo importanti porte d'accesso per le limitrofe regioni di Austria e Slovenia, nonché degli altri fondamentali mercati europei, permettono, inoltre, un miglioramento degli spostamenti merci e passeggeri proprio all'interno della piastra stessa.

Necessità comune alle Regioni è definire o consolidare i tracciati per il completamento o il potenziamento di tali macro-direttrici europee, nonché di definire gli allacci tra i sistemi delle grandi infrastrutture alla rete secondaria di valenza regionale o locale, in modo tale da garantire appunto un collegamento tra le direttrici di attraversamento veloce del territorio e il territorio stesso: sono proprio i grandi assi trasversali a fare da nesso privilegiato tra le Regioni.

Veneto e Friuli Venezia Giulia richiedono la definizione e il completamento del Corridoio V, sia per quanto riguarda il potenziamento della direttrice autostradale A4, per cui si prevede l'inserimento della terza corsia nel tratto Quarto d'Altino-Villesse, sia per quanto riguarda i tracciati ferroviari.

Obiettivo condiviso di Trentino - Alto Adige e Veneto è invece il potenziamento dell'asse Nord-Sud del Brennero, con importanti sviluppi del settore logistico nei nodi di Trento e Verona, per permettere l'innesto della direttrice con l'asse del Corridoio V.

Oltre alla presenza di nodi logistici di grandi dimensioni, attorno alle polarità di maggior peso, come Verona, Padova, Venezia, Trieste e Monfalcone, si individuano alcune aree leggermente distanti da tali macropolarità nelle quali, tuttavia, le dinamiche economiche rimangono molto forti, nonostante l'attuale congiuntura economica. Si tratta di

aree appartenenti al sistema imprenditoriale della piccola e media impresa. Per questi territori si rende necessario sia adottare un nuovo approccio logistico che li supporti adeguatamente sia riconoscere il ruolo che in tali territori può assumere una nuova infrastrutturazione.

Per aree quali la pedemontana veneta e il Friuli orientale, spesso apposte a sistemi locali del lavoro a matrice distrettuale, potrebbero essere prese in considerazione politiche atte a ridurre al massimo quelle dimensioni di relativa marginalità che le caratterizza.

Da non dimenticare, inoltre, la necessità nell'ambito della Piattaforma Nord-Est di migliorare l'accessibilità della costa adriatica, con connessioni dirette tra i porti della linea costiera del Veneto e le principali direttrici regionali e interregionali.

Si distinguono due funzioni principali dei nodi costieri: innanzitutto, essi servono il territorio produttivo dell'interno, ma soprattutto svolgono la funzione di *gate* dei traffici oceanici, verso l'Europa centrale. Rispetto al passato, la possibilità di attrarre maggiori flussi internazionali sull'Adriatico è reale, vista anche la necessità di contenimento dei costi, a cui si riferisce anche la possibilità di limitare i costi ambientali della navigazione marittima (ovvero: le compagnie marittime hanno ora la concreta possibilità di optare per il range adriatico, piuttosto che per il range del Nord-Europa). La prova dell'attenzione dei mercati nei confronti di questo arco costiero è data dalla sensibilità che gli investitori hanno dimostrato negli ultimi anni.

Da aggiungere, infine, come rimanga aperta negli auspici di qualche amministrazione anche l'opzione idroviaria, quale collegamento tra le aree costiere e i nodi portuali con le aree produttive dell'interno; da segnalare, tuttavia, come tale processo di sviluppo sia stato finora complesso.

La Piattaforma del Nord-Est è, quindi, concepibile come un **insieme di nodi strutturati - vere e proprie porte marittime- e direttrici per il traffico internazionale, dove si rileva la necessità di connettere alcune aree produttive, anche marginali, di rilevanza strategica per il Paese.**

Si sottolinea come l'interesse strategico per il Paese sia ravvisabile qualora un intervento, proposto a livello di territori regionali, sia di rilievo ai fini di:

- ▶ elevare in modo significativo la capacità del Paese di scambiare efficientemente merci con i sistemi esterni, vale a dire attraverso gli assi internazionali, i nodi ad essi intersecati, e le "porte" infrastrutturali del paese, ad iniziare dai porti e dalle loro infrastrutture contermini (es. connessioni locali e piattaforme logistiche in appoggio);
- ▶ ridurre gli eventuali problemi di accessibilità locale delle aree produttive prospettivamente più dinamiche del paese, siano queste aree di distretto produttivo o sistemi produttivi urbani e metropolitani, nonché delle grandi aree di consumo e distribuzione, localizzate queste ultime prevalentemente presso le agglomerazioni urbane.

Gli interventi selezionati per la piattaforma del Nord-Est sono illustrati sinteticamente in termini di contributo ai fattori:

- ▶ internazionalizzazione della rete;
- ▶ potenziamento e valorizzazione del tessuto produttivo;
- ▶ potenziamento e miglioramento dell'accessibilità dei nodi metropolitani.

La selezione degli interventi riconosce un limitato numero di sistemi infrastrutturali cuore (es. grandi direttrici e grandi nodi) sui quali concentrare gli interventi statali diretti o almeno, ove possibile, promuovere sotto l'egida dello Stato, interventi in *partnership* fra pubblico e privato. I segmenti di rete e i nodi esterni a questi sistemi cuore rimangono, naturalmente, di interesse per la realizzazione degli obiettivi territoriali, ma è immaginabile che, in un quadro di progressivo re-indirizzo delle risorse pubbliche centrali a favore di quelle locali, essi saranno destinati ad essere affrontati in una cornice di finanze locali.

Si sottolinea in particolare l'attenzione e l'**importanza attribuita alla questione dei nodi, ad iniziare da quelli relativi al sistema ferroviario, fattore ritenuto strategico per lo sviluppo futuro di una intermodalità** capace di incontrare le esigenze di tutti i portatori di interesse, comprese le imprese di trasporto potenzialmente utilizzatrici.

L'elenco di interventi presentati è, pertanto, basato su considerazioni multi-criterio, che comprendono un'analisi del ruolo funzionale delle infrastrutture, valutando la corrispondenza spaziale a fenomeni economici rilevanti e l'importanza del ruolo rivestito dall'intervento nei piani delle Regioni e, più in generale, nelle percezioni dei decisori regionali. Le indicazioni delle singole Regioni sono state rilette in un'ottica integrata di piattaforma territoriale. Ogni intervento è stato descritto attraverso delle tabelle che mettono in rilievo lo stato d'avanzamento, il cronoprogramma e il finanziamento (dalla Tabella 24 alla Tabella 29)⁹.

⁹ Il livello di definizione delle descrizioni degli interventi non può dirsi omogeneo a causa del diverso livello di approfondimento delle pianificazioni regionali e dalla diversità del materiale fornito dalle Amministrazioni coinvolte.

LE PORTE DI ACCESSO AI TRAFFICI INTERNAZIONALI DEL NORD EST

Tabella 24 - Stato di avanzamento delle opere

Interventi	n/d	FATTIBILITÀ	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	LAVORI IN CORSO	ESERCIZIO
RETE STRADALE	Autostrada A4: Ampliamento a 3 corsie tratto Quarto d'Altino - Villesse									
	Autostrada A4: Raccordo Villesse - Gorizia									
	Direttrice ferroviaria del Brennero									
RETE FERROVIARIA	Linea AV / AC (corridoio V) Milano - Verona									
	Linea AV / AC (corridoio V) Venezia - Trieste									
	Direttrice ferroviaria del Brennero									
	Linea Trieste-Udine-Tarvisio									
	Collegamenti ferroviari HUB di Trieste									
	Nodo di Mestre									
	Nodo di Padova									
	Nodo di Verona									
PORTUALITÀ	Area Multipurpose del porto di Trieste									
	Area Multipurpose del porto di Trieste: Stralcio 1 e 2									
	Nodo Portuale di Monfalcone									
	Nodo portuale di Venezia									
NODI LOGISTICHE INTERPORTI	Nodo intermodale di Gorizia									
	Nodo di Ferneti									
	Scalo Interportuale di Trento									

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

Tabella 25 - Cronoprogramma degli interventi

Interventi	n/d	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
		RETE STRADALE	Autostrada A4: Ampliamento a 3 corsie tratto Quarto d'Altino - Villesse																			
	Autostrada A4: Raccordo Villesse - Gorizia																					
	Direttrice autostradale del Brennero: Raddoppio Bologna-Verona																					
	Direttrice autostradale del Brennero: Raccordo CISA A15-A22																					
RETE FERROVIARIA	Linea AV/AC: Milano - Verona (realizzazione tratta)																					
	Linea AV/AC: Verona - Padova (quadruplicamento tratta)																					
	Linea AV/AC: Venezia - Ronchi Sud (quadruplicamento tratta)																					
	Linea AV/AC: Ronchi Sud- Trieste (realizzazione tratta AV/AC)																					
	Direttrice ferroviaria del Brennero																					
	Linea Trieste-Udine-Tarvisio																					
	Collegamenti ferroviari HUB di Trieste																					
	Nodo di Mestre																					
Nodo di Padova																						
Nodo di Verona																						
PORTUALITÀ	Area Multipurpose del porto di Trieste																					
	Nodo Portuale di Monfalcone																					
	Nodo portuale di Venezia																					
NODI LOGISTICHE INTERPORTI	Nodo intermodale di Gorizia																					
	Nodo di Ferneti																					
	Scalo Interportuale di Trento																					

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

Tabella 26 - Finanziamenti disponibili (MLN di Euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
RETE STRADALE	Autostrada A4: Tratto Quarto d'Altino - Villesse	1.198,54	1.198,54	100%
	Ampliamento a 3 corsie tratto Quarto d'Altino – Villesse	1678	1678	100%
	Raccordo Villesse – Gorizia	160	160	100%
	Direttrice autostradale del Brennero	1.800	n/d	n/d
	Raddoppio Bologna-Verona	810,23	n/d	n/d
	Raccordo CISA A 15-A22	1319,00	1319,00	100%
RETE FERROVIARIA	Linea AV/AC (Milano-Padova-Verona-Venezia-Trieste)	15.637,00	1.339,85	8,57%
	Milano – Verona (realizzazione tratta)	4.378,00	1130,95	23,87%
	Verona – Padova (quadruplicamento tratta)	5.130,00	153,9	3,00%
	Venezia – Ronchi Sud (quadruplicamento tratta)	4.200,00	13	0,31%
	Ronchi Sud- Trieste (realizzazione tratta AV/AC)	1929	42	2,18%
	Direttrice ferroviaria del Brennero	1.800,00	n/d	n/d
	Linea Trieste-Udine-Tarvisio	80	n/d	n/d
	Collegamenti ferroviari HUB di Trieste	80	n/d	n/d
	Nodo di Mestre	n/d	n/d	n/d
	Nodo di Padova	n/d	n/d	n/d
	Nodo di Verona	670	16	2,39%
PORTUALITA'	Area Multipurpose del porto di Trieste	439,82	81,5	18,53%
	Potenziamento piattaforma logistica +allacci gomma e ferro	329,82	8151	24,71%
	Raddoppio raccordo linea bivio San Paolo Monfalcone e potenziamento terminal ferroviario	30	0	0,00%
	Nodo Portuale di Monfalcone	398,9	n/d	n/d
	Nodo portuale di Venezia	241,5	n/d	n/d
NODI LOGISTICIE INTERPORTI	Nodo intermodale di Gorizia	14,3	n/d	n/d
	Nodo di Ferneti	13,5	n/d	n/d
	Scalo Interportuale di Trento	n/d	n/d	n/d

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

LE INFRASTRUTTURE A SUPPORTO DELL'INDUSTRIA MANIFATTURIERA, DELLA DISTRIBUZIONE COMMERCIALE E DELLA RETROPORTUALITÀ

Tabella 27 - Stato di avanzamento delle opere

Interventi		n/d	FATTIBILITÀ	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	LAVORI IN CORSO	ESERCIZIO
RETE STRADALE	S.R. 56										
	E55 Nuova Romea										
	Pedemontana Veneta										
NODI LOGISTICIE INTERPORTI	Nodo Intermodale di Cervignano: fase 1										
	Nodo Intermodale di Cervignano: fase 2										
RETE IDROVIARIA	Rete di navigazione interna										

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

Tabella 28 - Cronoprogramma degli interventi

Interventi		n/d	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
RETE STRADALE	S.R. 56																							
	E55 Nuova Romea																							
	Pedemontana Veneta																							
NODI LOGISTICIE INTERPORTI	Nodo Intermodale di Cervignano																							
RETE IDROVIARIA	Rete di navigazione interna																							

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

Tabella 29 - Finanziamenti disponibili (in milioni di euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
RETE STRADALE	S.R. 56	n/d	n/d	n/d
	E55 Nuova Romea	4.500,00	n/d	n/d
	Pedemontana Veneta	n/d	n/d	n/d
	Pedemontana Veneta (previsione PRT Veneto)	2.580,00	n/d	n/d
	Pedemontana Veneta (previsione DPEF 2010)	1.828,84	1.989,69	Uteriori
NODI LOGISTICIE INTERPORTI	Nodo Intermodale di Cervignano	297,9	n/d	n/d
RETE IDROVIARIA	Rete di navigazione interna	500	n/d	n/d

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE

2.5 Conclusioni

Le analisi socio-economiche e territoriali svolte descrivono una piattaforma caratterizzata da un forte ruolo dell'occupazione industriale, soprattutto nelle province attraversate dalle direttrici dei grandi assi internazionali. Tuttavia, dal punto di vista delle imprese attive, si evince una dinamica differente: il Nord Est registra una notevole emorragia di imprese attive nelle aree ad alta vocazione industriale. Si sottolinea come tale dinamica richiami l'attenzione sulla necessità di riflettere sul rischio che la minore **accessibilità infrastrutturale** possa ripercuotersi sul comparto industriale. Non bisogna dimenticare come, il sistema del Nord-Est sia di fondamentale importanza per posizione geografica, che lo qualifica come naturale cerniera tra Italia e Austria, Germania e Slovenia, sia via mare (da Venezia e da Trieste). Il territorio analizzato, infatti, è interessato dal passaggio delle direttrici TEN-T, ovvero il Corridoio V, il Corridoio I e il Corridoio Adriatico-Baltico. Le analisi svolte dimostrano che molte aree del Nord Est, anche quelle maggiormente periferiche, tradizionalmente a vocazione industriale, sono ancora colonne portanti del dinamismo nell'apertura internazionale.

Alla luce delle analisi descritte, si suggerisce la necessità di definire e/o consolidare i tracciati per il **completamento/potenziamento delle macro-direttrici europee, definire gli allacci** tra i sistemi delle grandi infrastrutture alle reti secondarie, garantendo un collegamento tra le direttrici di attraversamento veloce del territorio e il territorio stesso.

Da sottolineare l'importanza attribuita alla questione dei **nodi**, in particolare a quelli relativi al sistema ferroviario ritenuto un fattore strategico per lo sviluppo futuro di una **intermodalità** capace di incontrare le esigenze di tutti i portatori di interesse comprese le imprese di trasporto potenzialmente utilizzatrici.

Il tema dei nodi e dell'accessibilità territoriale, emerge, ancora una volta, centrale per lo sviluppo e la competitività di quest'area, che, quale locomotiva del Paese- almeno con riferimento alla propensione all'export - necessita di connettere alcune aree produttive anche esterne con rilevanza strategica. Tali analisi supportano quanto auspicato dal Nuovo Piano Nazionale della Logistica soprattutto con riferimento al necessario rinsaldamento dei collegamenti con il centro e l'est Europa: molti degli interventi evidenziati si riferiscono al miglioramento dell'accessibilità ai porti (es. i collegamenti ferroviari dell'Hub di Trieste, che permette di potenziare l'accessibilità al porto di Trieste), al potenziamento di alcuni nodi, ferroviari e/o portuali, strategici (es. nodo ferroviario di Mestre, di Padova, area multipurpose di Trieste) nonché ad interventi prioritari nell'ambito del completamento del Corridoio V e collegamento con il Corridoio I e quello Adriatico-Baltico (es. ampliamento autostrada A4, direttrice autostradale Del Brennero).

3 LA PIATTAFORMA LOGISTICA DELL'AREA CENTRO-SETTENTRIONALE



3.1 Analisi socio-economica e territoriale

La piattaforma logistica dell'Area Centro - Settentrionale si compone delle Regioni dell'Emilia Romagna e della Toscana.

Andamenti Demografici

Nelle province dell'Emilia Romagna, a gennaio 2010, risiedono complessivamente poco più di 4 milioni e 395mila abitanti.¹⁰ Depurando i dati dall'evento amministrativo, si registra un incremento demografico nel decennio 2000-2010 pari all'11% circa, un tasso quindi superiore a quello medio nazionale (6%) (Tabella 30). Reggio Emilia e Rimini (al netto dei 7 nuovi comuni) sono le province più dinamiche, cresciute decisamente più dei valori medi regionali seguite da Ravenna e Parma.¹¹

Tabella 30 - Popolazione, densità demografica e indici di struttura al 1.01.2010

	Popolazione ('000)	Variazioni % 2000-2010	Densità (ab./kmq)	Indice di vecchiaia	Indice di ricambio sociale	Indice di carico sociale
Emilia Romagna	4.396	10,9(*)	196,0	170,0	146,5	65,7
Toscana	3.730	6,8	162,0	184,1	151,7	66,6
Italia	60.340	6,0	200,2	144,0	118,3	64,5

(*) Al netto della popolazione residente nei 7 comuni passati nel 2010 dalla provincia di Pesaro Urbino alla provincia di Rimini

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

In controtendenza rispetto all'andamento della maggior parte delle province italiane e al trend nazionale, tutte le province dell'Emilia Romagna mostrano un indice di vecchiaia in calo: da un valore medio nel 2000 pari a 196, ad un valore medio nel 2010 pari a 170. Nonostante ciò, quasi tutte le province mostrano valori superiore a quello medio dell'Italia (144). Gli indici di ricambio sociale e di carico sociale sono invece in aumento rispetto al 2000 e anch'essi si collocano mediamente al di sopra dei valori nazionali. Con la sola eccezione di Ferrara, per tutte le province dell'Emilia Romagna si prevede una crescita demografica, a tassi generalmente più elevati nel periodo 2010-2020. L'indice di vecchiaia tornerà a crescere in tutte le province, con andamenti diversi da area ad area, così come l'indice di ricarico sociale il quale aumenterà ulteriormente fatta eccezione per alcune

¹⁰ Rispetto al 2000 sono 450mila le unità in più di cui poco più di 18mila dovute al passaggio di 7 comuni dalla provincia di Pesaro e Urbino alla provincia di Rimini.

¹¹ Nella maggior parte delle province, l'aumento della popolazione, e la sua intensità, sono dovuti esclusivamente al saldo migratorio poiché il saldo naturale è da tempo negativo.

province. Si assisterà, inoltre, ad un aumento dell'indice di carico sociale che raggiungerà valori particolarmente critici nelle province di Ferrara, Bologna e Ravenna.

Per quanto riguarda la Toscana, come mostra la *Tabella 31*, a gennaio 2010 la popolazione residente raggiunge i 3 milioni e 730mila abitanti, con un incremento rispetto al 2000 di quasi 239mila unità, pari a +6,8%; anche in Toscana si registra un tasso di crescita superiore a quello medio nazionale (6%). La variazione degli indici di struttura nel corso dell'ultimo decennio rivela il permanere di squilibri demografici importanti nella maggior parte delle province toscane, che rimangono più critici rispetto a quelli dell'Italia nel suo insieme.

L'indice di vecchiaia, che nel 2000 era mediamente pari a 191, è sceso a 184 nel 2010, restando quindi ben al di sopra del valore medio nazionale (144), pur riducendo la distanza che lo separa da quest'ultimo. L'indice di ricambio sociale, che mediamente era pari a 116 nel 2000, nel 2010 sale a 151,7. Infine, anche l'indice di carico sociale, è, in media, aumentato notevolmente nel decennio (da 61,1 a 66,6), e si colloca ad un livello superiore di quello nazionale (64,5). Le previsioni ISTAT sugli andamenti demografici rivelano che, ad eccezione di Lucca e Livorno, le province della Toscana continueranno a crescere. I tassi di incremento saranno generalmente più elevati nel periodo 2010-2020 e più contenuti per il periodo 2020-2030, che, con un complessivo +5,1%, saranno superiori, quindi, a quelli medi dell'Italia nel suo insieme (+3%). L'aumento della popolazione si rivelerà particolarmente vivace nelle province di Siena e di Prato. L'indice di vecchiaia subirà un'inversione di tendenza tornando a crescere in quasi tutte le province, e superando, salvo rare eccezioni (Siena e Prato), il valore medio dell'Italia. L'indice di ricambio sociale subirà, nell'insieme, una leggera flessione tra il 2010 e il 2020 per poi risalire tra il 2020 e il 2030 fino a un livello pari a 163. L'indice di carico sociale, infine, aumenterà fino a raggiungere, nell'insieme, quota 80, poco al di sopra del valore medio nazionale (*Tabella 31*).

Tabella 31 - Previsioni della popolazione. Variazioni decennali % e indici di struttura al 2020 e al 2030

	2020				2030			
	Variazioni % 2010-2020	Indice di vecchiaia	Indice di ricambio sociale	Indice di carico sociale	Variazioni % 2020-2030	Indice di vecchiaia	Indice di ricambio sociale	Indice di carico sociale
Emilia Romagna	6,0	169,8	140,7	71,4	5,1	197,4	151,9	77,1
Toscana	3,5	192,4	147,7	73,2	1,5	228,1	163,0	80,0
Italia	2,1	166,7	132,8	70,2	0,8	205,3	156,6	78,8

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Quadro
macroeconomico

Tra il 2000 e il 2007 il valore aggiunto della regione Emilia Romagna aumenta dell'8,3%, un risultato rispetto superiore a quello medio nazionale (+7,6%), con un buon andamento dell'industria nel suo complesso che registra un incremento del 12% (+5,5% di quello registrato in Italia) dovuto non solo all'ottimo risultato delle costruzioni (+40%, il

doppio dell'aumento italiano), ma anche al consistente incremento del manifatturiero il cui valore aggiunto cresce del 7,6%, pari a oltre due miliardi di euro in più rispetto al 2000. Meno bene gli altri macrosettori quali il commercio e i servizi. Decisamente negativo, invece, l'andamento del valore aggiunto dell'agricoltura che segna un marcato -13,2%.

Anche la Toscana registra una variazione nel valore aggiunto deflazionato tra il 2000 e il 2007 pari a +8,3%, di poco superiore, quindi, all'incremento nazionale (+7,6%). La variazione complessiva regionale è il risultato di un buon incremento (+15,8%) nel valore aggiunto prodotto dall'agricoltura, mentre diminuisce del 2,2% quello prodotto dall'industria in senso stretto. Nel settore delle costruzioni la variazione è in linea con l'incremento nazionale, ma l'aumento totale del valore aggiunto prodotto dall'industria toscana si ferma ad un contenuto +1,6 (Tabella 32). Migliore il risultato relativo al macrosettore del commercio il cui valore aggiunto aumenta del 14,6%, quasi il doppio dell'incremento nazionale.

Tabella 32 - Stima del Valore aggiunto ai prezzi base. Variazione percentuale 2000 - 2007 (milioni di euro a prezzi concatenati - anno rif. 2000)

	Agricoltura	Industria			Servizi			Totale Valore Aggiunto
		Industria in senso stretto	Costruzioni	Totale industria	Commercio	Altri servizi	Totale servizi	
Emilia Romagna	-13,2	7,6	40,2	12	0,1	11,8	7,4	8,3
Toscana	15,8	-2,2	20,8	1,6	14,6	9	10,9	8,3
Italia	4,0	2,0	20,3	5,5	7,7	9,2	8,7	7,6

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tra il 2005 e il 2009 la bilancia commerciale dell'Emilia Romagna rimane sostanzialmente invariata con un surplus che a fine periodo è pari a 14,7 miliardi di euro. Tra le province, l'attivo più consistente è quello di Modena con quasi 4,6 miliardi di euro anche se la provincia che esporta di più in valore assoluto rimane Bologna con 8,3 miliardi. A livello settoriale, l'attivo della bilancia commerciale regionale è interamente dovuto al manifatturiero. Tutte le province, anche se con variazioni nelle esportazioni non sempre positive - è il caso, ad esempio, di Ferrara - partecipano alla formazione dell'attivo regionale e per tutte le province il contributo delle industrie manifatturiere si scosta di poche centinaia di milioni di euro dall'attivo complessivo provinciale. A condizionare l'attivo della bilancia commerciale dell'Emilia Romagna sono il macrosettore dell'agricoltura, in disavanzo per 328 milioni di euro e quello dei prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere per 269 milioni.

Grazie ad una variazione positiva del 5,4% nelle esportazioni tra il 2005 e i 2009 ed una variazione negativa quasi analoga portata nelle importazioni, la bilancia dei pagamenti della Toscana segna un aumento del proprio attivo di oltre 2 miliardi di euro, arrivando nel 2009 ad un valore di quasi 7 miliardi grazie al contributo di quasi tutte le province: fanno eccezione Livorno e Grosseto. L'attivo della bilancia commerciale regionale è dovuto soprattutto all'avanzo delle industrie manifatturiere che, nel 2009, sono in attivo per 9,1 miliardi di euro con un aumento percentuale del 5,4%, esattamente uguale a quello

complessivo della regione. Al deficit di 70 milioni nella bilancia dei pagamenti dei prodotti agricoli concorrono tutte le province con l'unica eccezione di Pistoia che, pur a fronte di un incremento delle importazioni del 17,5% e delle esportazioni di solo il 12% riesce ad avere un attivo di 116 milioni di euro, evidentemente riuscendo ad esportare prodotti a più alto valore.

Tabella 33 - Bilancia commerciale (Import - Export). Anno 2009 (valori in milioni di euro)

	Agricoltura	Minerali	Manifatturiero	Rifiuti e risanamento	Servizi	Altri prodotti e servizi	Totale
Emilia Romagna	328	269	-15.173	-18	-99	-7	-14.701
Toscana	70	1.519	-9.116	575	-12	-30	-6.994
Italia	5.068	30.209	-45.910	1.178	-108	102	-9.462

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Sistema
Produttivo

Tra il 2005 e il 2009 nel sistema produttivo dell'Emilia Romagna il numero di imprese attive aumenta di quasi 6.800 unità, raggiungendo le 481mila unità, con un incremento dell'1,4%, ben al di sotto del +3,2% nazionale. Il contenuto incremento incorpora un elevato aumento nel numero di imprese attive nelle costruzioni che crescono del 7,7% (quasi 6mila unità in più) e al contempo, il venir meno di quasi 1.600 imprese nell'industria in senso stretto. Il totale delle imprese industriali in più attive in regione nel 2009 raggiunge così circa 4.400 unità. Significativa la contrazione nel numero di imprese attive nei comparti dell'agricoltura: -6,4%, ovvero quasi 4.800 unità produttive in meno. Compensa tale riduzione il settore delle costruzioni la cui quota sul totale regionale passa dal 16,3 al 17,3%.

Tabella 34 - Imprese attive per macrosettori. Variazione percentuale 2005 - 2009 (Classificazione ATECO 2002)

	Agricoltura	Industria			Servizi			Totale imprese attive
		Industria in senso stretto	Costruzioni	Totale industria	Commercio	Altri servizi	Totale servizi	
Emilia Romagna	-6,4	-2,3	7,7	3,0	-0,2	5,2	2,8	1,4
Toscana	-6,6	-0,6	10,4	5,1	-0,4	6,9	3,3	2,3
Italia	-8,4	-1,1	11,6	5,6	1,4	11,5	6,3	3,2

*Nel totale imprese attive sono comprese anche le imprese attive non classificate in alcuna attività ATECO.

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 35 - Imprese attive per macrosettori. Anno 2009
(Classificazione ATECO 2002)

	Agricoltura		Industria			Servizi		
		Industria in senso stretto	Costruzioni	Totale industria	Commercio	Altri servizi	Totale servizi	Totale Imprese attive
Emilia Romagna	69.371	68.063	83.289	151.352	113.763	145.459	259.222	481.035
Toscana	46.997	45.090	54.062	99.152	77.778	87.527	165.305	312.228
Italia	882.578	640.311	806.120	1.446.431	1.441.834	1.485.692	2.927.526	5.683.531

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Nel 2009 il sistema produttivo toscano è composto da poco più di 312.200 imprese attive: di queste poco più di 99mila, il 31,8%, sono imprese industriali di cui 54mila (circa il 52% delle imprese industriali e il 17,3% del totale regionale) operano nel settore delle costruzioni che guadagna 1,3 punti percentuali nella composizione settoriale a scapito delle circa 47mila (il 15,1% del totale contro il 16,5% del 2005) imprese attive nei comparti dell'agricoltura. Rispetto al 2005, le imprese attive in regione sono 7.000 in più, con un aumento del 2,3%, inferiore alla variazione media nazionale. Gli andamenti nel numero di imprese attive evidenziano la contrazione delle attività nel settore agricolo toscano che perde oltre 3.300 imprese pari ad una contrazione del -6,6% che interessa tutte le province con punte più marcate nelle province di Lucca e Massa-Carrara.

Mercato del lavoro

Il tasso di occupazione medio delle province dell'Emilia Romagna si attesta intorno al 68,5% (Tabella 36), 11 punti percentuali sopra il valore medio nazionale (57,5%). Rimini è la provincia con il tasso di disoccupazione più elevato. Con riferimento al tasso di attività, l'Emilia Romagna è la regione italiana con il tasso più elevato, pari al 72%, con un picco a livello provinciale che raggiunge, a Reggio Emilia, il 73,6. Dal confronto con i dati regionali relativi al 2005 risulta che il tasso di attività e il tasso di disoccupazione sono cresciuti di circa 1 punto percentuale (rispettivamente, +0,9 e +1), mentre il tasso di occupazione è rimasto sostanzialmente invariato (+0,1).

Il tasso di occupazione medio delle province toscane si colloca, nel 2009, al 64,8%, risultato della combinazione di condizioni occupazionali diversificate tra le varie province che presentano infatti tassi compresi tra un valore minimo di 60,4% a Massa-Carrara e il valore massimo di 67,8% di Firenze. Anche il tasso di disoccupazione medio della regione, pari al 5,8%, risulta più vicino ai livelli del Nord- Ovest (5,8%) e del Nord Est (4,7%), più che a quello del Centro Italia (7,2%). Tuttavia vi sono alcune province che registrano valori considerevolmente superiori alla media regionale: Massa-Carrara ha un tasso di disoccupazione che raggiunge l'11,3% e Prato il 7,2%. Nelle altre province il tasso di disoccupazione è compreso tra il 5% di Firenze e Grosseto e il 6% di Lucca. A fronte di una media regionale pari al 68,9%, il tasso di attività raggiunge il picco massimo nelle province di Firenze e di Prato, pari rispettivamente al 71,5% e al 71%. Le variazioni rispetto al 2005 sono di segno positivo e di entità molto contenuta per tutti e tre gli indicatori a livello

regionale: il tasso di attività è cresciuto di 1,5 punti percentuali, il tasso di occupazione di 1,1 punti (che corrisponde a circa 60mila occupati in più), e il tasso di disoccupazione di 0,5 punti (pari a circa 12.300 persone). Il settore dei servizi occupa circa 1 milione e 57mila persone, il 67,3% degli occupati in regione, il 29,3% lavora nell'industria, il 20,9% del totale nell'industria in senso stretto e il 3,4% nell'agricoltura (Tabella 36).

Tabella 36 - Principali indicatori del mercato del lavoro nel 2009 e loro variazione rispetto al 2005

	Anno 2009			Variazione 2005 - 2009		
	Tasso attività	Tasso occupazione	Tasso disoccupazione	Tasso attività	Tasso occupazione	Tasso disoccupazione
Emilia Romagna	72,0	68,5	4,8	0,9	0,1	1,0
Toscana	68,9	64,8	5,8	1,5	1,1	0,5
Italia	62,4	57,5	7,8	0,0	0,0	0,1

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

3.2 Analisi dei modelli di *governance* della Logistica

Il paragrafo riporta l'analisi dei modelli di *governance* svolta con riferimento specifico all'Emilia Romagna e alla Toscana. Più in particolare, nel caso della piattaforma logistica Centro- Settentrionale, l'analisi svolta ha individuato una sola agenzia per la promozione logistica sul territorio operante in Toscana.

	LOGISTICA TOSCANA
Tipologia societaria	Società Consortile a responsabilità limitata
Capitale	Regione, Unioncamere Toscana e tutte le Camere di Commercio.
Mission	La promozione e lo sviluppo della logistica attraverso specifiche attività e progetti
Obiettivi	Ricerche e studi di fattibilità e Osservatorio Regionale sulla logistica.
Maggiori attività operative	Sviluppo di progetti di settore con particolare riferimento allo sviluppo della Piattaforma Logistica Costiera e alla distribuzione delle merci nelle aree metropolitane.

3.3 Pianificazione Territoriale Regionale

Il presente paragrafo riporta i principali strumenti di governo delle Regioni comprese nella Piattaforma Centro-Settentrionale, le quali in generale dispongono di un testo di legge urbanistica da cui discendono norme più specifiche. Si riporta, altresì, la descrizione degli strumenti specifici di programmazione.

LEGGE DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA

Regione Emilia Romagna	L.R. 20/2000 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" modificata dalla L.R. 6/2009 che prevede la predisposizione del Piano Territoriale Regionale e rappresenta lo strumento di programmazione con il quale la Regione definisce gli obiettivi per accrescere la competitività del sistema territoriale regionale, indirizzi e direttive alla pianificazione di settore.
Regione Toscana	L.R. 1/2005 "Norme per il governo del territorio", detta le norme per il governo del territorio promuovendo, nell'ambito della Regione, lo sviluppo sostenibile delle attività pubbliche e private che incidono sul territorio medesimo.

DOCUMENTO UNICO DI PROGRAMMAZIONE

Regione Emilia Romagna	Il DUP esplicita la strategia regionale per l'attuazione della Politica Regionale Unitaria. È stato approvato dall'Assemblea Legislativa con la Delibera n. 180 del 25 giugno 2008. È stato concepito nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale assumendo in pieno i principi che da questo ne derivano sulla programmazione delle risorse per il periodo 2007-2013. Il QSN ha aperto la strada all'integrazione delle politiche per lo sviluppo e attraverso il DUP la Regione ha apportato ulteriore organicità e concretezza.
Regione Toscana	Il DUP è stato approvato con risoluzione n. 87 del 28 luglio 2009. La Toscana ha impostato il programma straordinario di investimenti sul ritardo infrastrutturale e la perdita di competitività che questo apporta al sistema produttivo.

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Regione Emilia Romagna	Nel 2008 è stato aggiornato il "Piano Regionale Integrato dei Trasporti" (PRIT) che costituisce lo strumento di pianificazione della Regione del settore. A ottobre 2008 sono state emanate le "Linee guida per la mobilità sostenibile", che prevedono lo sviluppo dell'intermodalità fra sistemi di trasporto pubblico e interventi di logistica urbana.
Regione Toscana	La Regione non dispone di Piano dei Trasporti.

PIANO REGIONALE DELLA LOGISTICA

Regione Emilia Romagna	<p>La Regione Emilia Romagna non dispone di Piano della Logistica ma di un Piano dei Trasporti.</p> <p>A novembre 2009 si è conclusa la redazione del "Documento preliminare" e del "Quadro conoscitivo" approvati dalla Giunta regionale con delibera n. 1877 del 23/11/2009, accompagnati dal rapporto ambientale preliminare, realizzato a cura di ARPA Emilia-Romagna.</p> <p>Nella seduta del 20/07/2010 l'Assemblea legislativa ha approvato un ordine del giorno "sulla comunicazione della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 5 bis della L.R. 30/1998, circa l'approvazione del Documento preliminare del Piano Regionale Integrato dei Trasporti denominato PRIT 2010-2020".</p>
Regione Toscana	<p>Il Piano regionale dei trasporti (PRIT) vigente risale al 1989 (DCR 30/05/1989 n. 254). Il nuovo Piano è stato stilato nel 2003.</p>

PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Regione Emilia Romagna	<p>Con la deliberazione n. 1774 del 09/11/2009 la Giunta regionale ha adottato la proposta di Piano Territoriale Regionale (PTR) in ossequio all'art 26 della L.R. 6/2009.</p> <p>La visione del PTR favorisce l'innovazione della governance, specifica che è lo strumento di programmazione con il quale la Regione definisce gli obiettivi atti ad accrescere la competitività del sistema territoriale regionale.</p>
Regione Toscana	<p>Con la deliberazione n. 72 del 24/07/2007 la Giunta regionale ha approvato il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT).</p>

PIANI TERRITORIALI DI COORDINAMENTO PROVINCIALI

Regione Emilia Romagna	
Bologna	<p>La Variante al PTCP per il recepimento del Piano di tutela delle acque della Regione Emilia Romagna è stata adottata il 7 aprile 2009 dal Consiglio Provinciale, con deliberazione n. 38.</p>
Ferrara	<p>Il PTC per la Provincia di Ferrara è stato redatto nel periodo 1993-1995, dopo l'entrata in vigore della Legge 142/90 e come prosecuzione del processo di pianificazione d'area vasta avviato fin dal 1981 con il Piano dei Trasporti di Bacino collegato al primo Piano Regionale Integrato dei Trasporti e, successivamente, con il Piano Territoriale Infraregionale. Il PTCP è in vigore dal marzo 1997.</p>
Forlì Cesena	<p>Con Deliberazione n. 146 del 19 luglio 2010 il Consiglio Provinciale ha approvato la "Variante integrativa al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, adottata, ai sensi dell'art. 27, commi 1 e 2, della L. R. n. 20/2000 e s.m.i., con Delibera di Consiglio Provinciale prot. n. 29974/42 del 30/03/2009.</p>
Modena	<p>Il Consiglio provinciale ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 2009 con delibera n.46 del 18/03/2009.</p>
Parma	<p>Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato oggetto di intesa da parte della Regione con DGR n. 1320 del 07 luglio 2003.</p>
Piacenza	<p>Con deliberazione n. 17 del 16/02/2009, il Consiglio provinciale ha adottato la Variante</p>

	al PTCP.
Ravenna	IL PTCP vigente è stato approvato con DCP n. 9 del 28/02/2006.
Reggio Emilia	Il Consiglio provinciale ha approvato il nuovo PTCP con Deliberazione n. 124 del 17/06/2010.
Rimini	Il Consiglio provinciale con Delibera n. 61 del 23 ottobre 2008 ha approvato il nuovo PTCP.
Regione Toscana	
Firenze	Il PTC è stato approvato dalla Provincia il 15.06.98 con D.C.P. n. 94. È in corso la revisione
Arezzo	Il PTC è stato approvato il 16.05.2000 con D.C.P. n.72
Grosseto	Il PTC è stato approvato il 07.04.1999 con D.C.P. n.30
Livorno	Il PTC è stato approvato il 27.11.1998 con D.C.P. n. 890
Lucca	Il PTC è stato approvato il 13.01.2000 con D.C.P. n. 189
Massa Carrara	Il PTC è stato approvato il 13.04.05 con D.C.P.n.47/A.
Pisa	Il PTC è stato approvato il 18.12.1998 con D.C.P. n.349.
Pistoia	Il PTC è stato approvato il 19.12.2002 con D.C.P. n.317
Prato	Il PTC è stato approvato il 03.12 2003 con D.C.P. n. 116
Siena	Il PTC è stato approvato il 20.10.2000 con D.C.P. n. 109

ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE

Regione Emilia Romagna	Programmi Speciali d'Area
	Sono uno strumento di programmazione negoziata istituito dalla Regione Emilia Romagna con la legge regionale n. 30 del 19/8/96, "Norme in materia di Programmi Speciali d'area". Il programma d'area è un complesso di interventi per la valorizzazione di aree territoriali con particolari situazioni economiche, o per aree urbane dove sono necessari consistenti interventi di riqualificazione e recupero che prevedono la partecipazione - sia alla predisposizione che alla realizzazione - degli enti locali dell'ambito territoriale interessato e delle parti sociali e dei privati interessati. I primi Programmi speciali d'area attivati con la D.G.R. n. 538 del 1997 e D.G.R. n. 699 del 1999 sono stati sperimentati in 9 zone della territorio regionale ed hanno coinvolto la totalità delle Amministrazioni Provinciali. Con la D.G.R. n. 669 del 2002, sono state individuate, poi, ulteriori sette aree territoriali che rappresentano, sia per varietà che per distribuzione territoriale, un campione significativo per la seconda sperimentazione della legge regionale 30/96.
Regione Toscana	Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) e Programma Regionale di Sviluppo (PRS)
	Il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e il Piano di indirizzo territoriale della Toscana (Pit) mirano ad operare congiuntamente mediante i rispettivi strumenti, a cominciare dalla promozione della accessibilità che è oggi un fattore cruciale per la competitività di ogni sistema.

3.4 Analisi di scenario infrastrutturale

Il presente paragrafo ripercorre i principali risultati dell'analisi svolta sullo scenario infrastrutturale dell'Emilia Romagna e della Toscana.

Come già esposto con riferimento alla Piattaforma del Nord-Ovest, complessivamente le opere indicate e gli interventi di riordino organizzativo avranno il preciso scopo di:

- ▶ disporre di un sistema infrastrutturale che preservi e valorizzi la competitività del tessuto economico dell'area Centro settentrionale, ad alta vocazione industriale, manifatturiera e dove si concentrano le quote principali dell'import-export italiano in una logica di contesto europeo e mediterraneo;
- ▶ sviluppare, in particolare, l'accessibilità alle aree metropolitane di Firenze e Bologna e quella interna ai grandi aggregati urbani, oggetto di fenomeni di congestione e inquinamento non più accettabili in una logica di sostenibilità economica, sociale e ambientale.

Nello specifico, i progetti relativi alle infrastrutture di trasporto individuati come strategici nell'ambito della pianificazione regionale per il rilancio e lo sviluppo della piattaforma Centro-Settentrionale nel contesto nazionale e verso il Nord Europa e il mediterraneo, vengono suddivise secondo tre funzioni strategiche:

- ▶ porte di accesso ai flussi internazionali (con riferimento a 2 interventi in ambito portuale) - Tabella 37, Tabella 38, Tabella 39;
- ▶ infrastrutture a supporto dell'industria manifatturiera, della distribuzione commerciale e della retroportualità (di cui 2 ammodernamenti di interporti e 2 nuove tratte autostradali) - Tabella 40, Tabella 41, Tabella 42;
- ▶ infrastrutture per lo sviluppo della competitività logistica delle aree metropolitane (con riferimento a 2 sviluppi di nuovi sistemi tangenziali) - Tabella 43, Tabella 44, Tabella 45.

Nello specifico, degli interventi di cui sopra si riporta di seguito lo stato d'avanzamento, il relativo cronoprogramma e i finanziamenti disponibili.

LE PORTE DI ACCESSO AI TRAFFICI INTERNAZIONALI

Tabella 37 - Stato di avanzamento delle opere

Interventi		FATTIBILITA'	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	LAVORI IN CORSO	ESERCIZIO
PORTUALITA -	"Piattaforma Europa" - porto di Livorno									
	Porto Ravenna (nuovo terminal container)									

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 38 - Cronoprogramma degli interventi

Interventi		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
PORTUALITA -	"Piattaforma Europa" - porto di Livorno																							
	Porto Ravenna (nuovo terminal container)																							

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 39 - Finanziamenti disponibili (in milioni di euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
PORTUALITA -	"Piattaforma Europa" - porto di Livorno	500	0	0,0%
	Porto Ravenna (nuovo terminal container)	120	0	0,0%

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

LE INFRASTRUTTURE A SUPPORTO DELL'INDUSTRIA MANIFATTURIERA, DELLA DISTRIBUZIONE COMMERCIALE E DELLA RETROPORTUALITÀ

Tabella 40 - Stato di avanzamento delle opere

Interventi		FATTIBILITA'	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	LAVORI IN CORSO	ESERCIZIO
AUTOSTRADE	Autostrada regionale Cispadana di collegamento A22 (Reggiolo - Rolo) - A13 (Ferrara)									
	Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia tratta Cecina-Civitavecchia (escluso 1° lotto)									
INTERPORTI	Interporto di Guasticce (viabilità ed opere di urbanizzazione primaria)									
	Interporto della Toscana centrale - Prato Gonfienti									

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 41 - Cronoprogramma degli interventi

Interventi		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
AUTOSTRADE	Autostrada regionale Cispadana di collegamento A22 (Reggiolo - Rolo) - A13 (Ferrara)																							
	Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia tratta Cecina-Civitavecchia (escluso 1° lotto)																							
INTERPORTI	Interporto di Guasticce (viabilità ed opere di urbanizzazione primaria)																							
	Interporto della Toscana centrale - Prato Gonfienti																							

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 42 - Finanziamenti disponibili (in milioni di euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
AUTOSTRADE	Autostrada regionale Cispadana di collegamento A22 (Reggiolo - Rolo) - A13 (Ferrara)	1.158,7	1.158,7	100%
	Autostrada A12 Livorno-Civitavecchia tratta Cecina-Civitavecchia (escluso 1° lotto)	3.787,8	3.787,8	100%
INTERPORTI	Interporto di Guasticce (viabilità ed opere di urbanizzazione primaria)	26,1	26,1	100%
	Interporto della Toscana centrale - Prato Gonfienti	35,5	24	67,60%

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

LE INFRASTRUTTURE PER LO SVILUPPO DELLA COMPETITIVITÀ LOGISTICA DELLE AREE METROPOLITANE

Tabella 43 - Stato di avanzamento delle opere

Interventi		FATTIBILITÀ	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	LAVORI IN CORSO	ESERCIZIO
SISTEMI TANGENZIALI	Nodo autostradale e stradale di Bologna: passante autostradale Nord									
	Terza corsia A1 da Barberino Mugello a Incisa V.no									

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 44 - Cronoprogramma degli interventi

Interventi		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
SISTEMI TANGENZIALI	Nodo autostradale e stradale di Bologna: passante autostradale Nord																							
	Terza corsia A1 da Barberino Mugello a Incisa V.no																							

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

Tabella 45 - Finanziamenti disponibili (in milioni di euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
SISTEMI TANGENZIALI	Nodo autostradale e stradale di Bologna: passante autostradale Nord	1.450,0	133,3	9,2%
	Terza corsia A1 da Barberino Mugello a Incisa V.no	1.998,5	1.998,5	100%

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- CERTeT

3.5 Conclusioni

Le analisi socio-economiche e territoriali relative alla Toscana e all'Emilia Romagna registrano alcune tendenze comuni, fra le quali la previsione per il 2030 di un peggioramento dei tre indici demografici considerati, quello di vecchiaia, di carico sociale e di ricambio sociale. Tuttavia, lo scenario attuale vede una situazione demografica migliore per l'Emilia-Romagna: i tre indici risultano, infatti, inferiori a quelli registrati in Toscana.

Con riferimento al sistema produttivo, dalle analisi svolte in merito alle imprese attive sui territori tra il 2005 e il 2009, si evince come le dinamiche delle due regioni siano molto simili: riduzione del numero delle imprese attive nel settore dell'agricoltura e del commercio a favore di un aumento delle imprese presenti nel settore delle costruzioni.

Dall'analisi infrastrutturale si sottolineano alcune evidenze specifiche delle singole Regioni. Con riferimento ad entrambe le Regioni, la pianificazione regionale ritiene strategici alcuni interventi quali il nuovo terminal container del porto di Ravenna e il progetto "Piattaforma Europa" del porto di Livorno. Tali priorità di intervento risultano pienamente in linea con quanto evidenziato nel Nuovo Piano Nazionale della Logistica, che vede nel **porto di Livorno** e in quello di **Ravenna** i due capisaldi della trasversale Tirrenico-Adriatica. A ciò si aggiungono altri interventi sugli interporti (es. interporto di Guasticce, interporto della Toscana centrale) e sulla rete viaria (es. nodo autostradale e stradale di Bologna). La Regione Toscana individua nel potenziamento della Piattaforma logistica costiera una condizione essenziale per la competitività dell'intero sistema economico regionale, facendo perno sull'insieme delle strutture fisse dei porti di Livorno, Carrara e Piombino, dell'interporto di Guasticce e dell'aeroporto di Pisa.

Con riferimento alle infrastrutture considerate strategiche dalla Regione Emilia-Romagna, l'intervento sul porto di Ravenna, porto definito quale "anello fondamentale per lo sviluppo del sistema produttivo e logistico nazionale e regionale"¹², è finalizzato a rafforzare ulteriormente il posizionamento rispetto agli scenari adriatici e mediterranei. A ciò si aggiungono importanti iniziative di investimento nel settore autostradale, solo in minima parte finanziate con risorse pubbliche.

Con riferimento alla Piattaforma nel suo complesso, vale per quest'area quanto già sottolineato in merito al Nord-Ovest: gli sviluppi dei traffici marittimo-portuali di container e di Autostrade del Mare nei porti del Nord Tirreno trovano una risposta infrastrutturale incompleta e con tempistiche inadeguate lungo gli assi fra le porte di accesso e i mercati di riferimento principali.

Le linee direttrici del Nuovo Piano Nazionale della Logistica trovano anche per questa Piattaforma rispondenza con i fabbisogni e le potenzialità di sviluppo dell'area: **l'accessibilità e i nodi** quali temi centrali per lo sviluppo logistico della Piattaforma.

¹² Come dichiarato nell'IGQ tra MIT e Regione Emilia-Romagna del 19 dicembre 2003 (CERTeT)

4 LA PIATTAFORMA LOGISTICA DELL'AREA CENTRALE



4.1 Analisi socio-economica e territoriale

La piattaforma logistica dell'Area Centrale comprende i territori delle Regioni **Lazio, Umbria, Marche e Abruzzo**.

Andamenti Demografici

Per iniziare il breve commento dei dati di carattere generale è utile focalizzarsi sulle previsioni demografiche al 2020. Si possono identificare (Tabella 46), sulla base dei trend passati, alcune aree di "esplosione", situate in alcune limitate aree della dorsale adriatica (Pesaro-Urbino) e nella provincia di Perugia. Meno rilevanti le proiezioni di crescita per gli altri contesti territoriali, con crescite deboli o addirittura decrescite collocate in aree maggiormente periferiche e meno accessibili del centro Italia (Rieti, Frosinone, Pescara e Chieti).

Tabella 46 Previsioni demografiche per la popolazione residente e indici di struttura: Variazione % 2010-2020 e Variazione % 2020-2030

	2020					2030				
	Variazioni % 2010_2020	Popolazione	Indice di vecchiaia	Indice di ricambio sociale	Indice di ricambio sociale	Variazioni % 2020_2030	Popolazione	Indice di vecchiaia	Indice di ricambio sociale	Indice di ricambio sociale
Pesaro-Urbino	9,29	460.651	173	133	69	7,06	493.173	210	147	75
Ancona	4,89	526.893	192	137	71	3,74	546.599	229	150	76
Macerata	5,73	364.331	185	134	70	4,68	381.381	217	145	76
Ascoli Piceno	2,01	404.484	209	142	70	1,11	408.974	251	163	79
Perugia	6,22	754.380	179	139	71	4,67	789.609	213	146	78
Terni	1,84	241.033	223	146	73	1,34	244.263	249	164	79
Viterbo	3,2	333.479	216	151	66	0,98	336.748	269	172	74
Rieti	0,62	159.000	229	146	70	-0,71	157.871	276	174	79
Roma	4,38	4.522.196	168	135	68	1,85	4.605.856	212	153	76
Latina	2,47	566.821	177	127	65	0,01	566.878	236	158	74
Frosinone	-3,03	462.626	207	145	68	-4,43	442.132	271	165	79
L'Aquila	4,7	323.799	181	150	67	1,6	328.980	224	162	78
Teramo	3,7	323.119	160	135	68	1,8	328.935	199	160	78
Pescara	-0,1	320.871	175	137	70	-0,4	319.587	217	169	80
Chieti	0,8	400.027	192	139	71	-0,9	396.427	236	168	80

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- ISTIEE/SVIMEZ

Quadro Macroeconomico

Passando a dati sul sistema dell'industria, che rappresenta il centro dell'interesse per quanto concerne il trasporto di merci, in generale, a livello occupazionale, si evidenzia (Tabella 47) come la Piattaforma centrale (Umbria, Marche, Lazio e Abruzzo) sia notevolmente poco strutturata in termini di quota dell'occupazione industriale sul totale. Le

zone più importanti per numero di addetti sono quelle della dorsale Adriatica (Pesaro-Urbino, Ancona, Macerata), mentre più in basso nella classifica si situano le aree interne dell'area laziale e quelle dell'Abruzzo.

Tabella 47- Addetti Unità Locali delle imprese per settore di attività economica

Provincia	Totale	Industria	Costruzioni	Servizi
Pesaro-Urbino	112.207	52.561	14.462	45.184
Ancona	140.509	61.535	15.528	63.446
Macerata	87.304	42.420	12.136	32.748
Ascoli Piceno	102.042	48.748	13.057	40.237
Perugia	162.301	60.506	27.559	74.236
Terni	49.540	16.321	8.954	24.265
Viterbo	48.989	13.276	10.182	25.531
Rieti	21.396	5.833	4.786	10.777
Roma	995.890	126.927	118.885	750.078
Latina	102.217	33.959	17.366	50.892
Frosinone	101.521	38.032	19.748	43.741
L'Aquila	71.660	8.079	15.983	47.598
Teramo	97.419	15.970	20.270	61.179
Pescara	88.418	9.871	14.911	63.636
Chieti	120.362	17.276	23.161	79.925

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

Analisi per settore

La dinamica delle imprese attive nel settore industriale (Tabella 48) mostra come fra gli anni 2005 e 2009, alcune aree ad alta vocazione industriale hanno mostrato una notevole emorragia di imprese. Le zone maggiormente centrali collocate lungo le direttrici maggiori, mostrano, per contro, dinamiche positive, da cui emerge anche una forte dinamica positiva delle imprese industriali nelle aree centrali del Lazio. Si rileva una variazione complessiva positiva per le aree del nucleo delle province di Pesaro-Urbino e Pescara, oltre che quelle laziali in generale.

Tabella 48 - % imprese attive, per macrosettore di attività e per provincia (anno 2009)

	Agricoltura	Industria	Servizi
Pesaro-Urbino	18%	31%	56%
Ancona	19%	25%	60%
Macerata	26%	28%	48%
Ascoli Piceno	22%	26%	54%
Perugia	23%	27%	53%
Terni	20%	24%	57%
Viterbo	38%	21%	43%
Rieti	29%	27%	43%
Roma	4%	23%	77%
Latina	24%	21%	55%
Frosinone	16%	26%	58%
L'Aquila	22%	11%	66%
Teramo	25%	16%	60%
Pescara	18%	11%	71%
Chieti	42%	10%	48%

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

Tabella 49- Imprese attive, per macrosettore di attività e per provincia (Variazione % anno 2005-2009)

	Agricoltura	Industria	Servizi	Totale
Pesaro-Urbino	-3,82	1,65	17,54	2,56
Ancona	-8,37	-1,52	14,78	0,72
Macerata	-8,03	-1,42	13,60	0,37
Ascoli Piceno	-10,67	0,42	16,11	1,01
Perugia	-5,67	-0,93	13,28	1,31
Terni	-9,14	-1,08	10,95	1,22
Viterbo	-12,22	1,60	9,09	-2,35
Rieti	-2,11	5,61	5,39	4,23
Roma	-6,92	32,43	58,49	40,92
Latina	-8,70	4,71	10,72	3,32
Frosinone	-11,79	2,59	9,40	2,54
L'Aquila	-11,60	-16,50	4,20	0,60
Teramo	-6,30	-15,00	6,50	1,20
Pescara	-7,00	-12,90	7,90	4,00
Chieti	-10,70	-8,80	7,00	-0,80

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

Dal punto di vista della dinamica del valore aggiunto del settore industriale, fra 2000 e 2007 l'immagine appare diversificata. Interessanti le dinamiche di alcune zone dell'area centrale adriatica (es. Ascoli, Macerata), mentre fra le zone con una crescita relativamente minore si riscontrano sia alcune aree "forti" - evidentemente con una base di valore aggiunto già molto alta e quindi con un potenziale di espansione più basso in termini di variazione percentuale - come alcune aree del Lazio e altre del Centro Italia.

L'andamento dell'export manifatturiero, fra 2005 e 2009 (Tabella 50) è, per certi versi, coerente con quanto emerge dall'analisi della dinamica del valore aggiunto industriale. Molto interessanti, dal punto di vista delle dinamiche positive dell'export, quelle di alcune zone del Lazio situate lungo le grandi dorsali di collegamento (Frosinone e Roma). Più critiche alcune aree del centro, tra cui le province più interne del Lazio (Viterbo, Rieti), della dorsale adriatica (Ancona e Macerata) e dell'Abruzzo (L'Aquila e Teramo). A differenza di Viterbo e Rieti, le ultime due aree fanno altresì registrare una significativa crescita nell'export agricolo.

Tabella 50 - Variazione % import ed export (Anni 2005- 2009)

	$\Delta\%$ Import Agricoltura	$\Delta\%$ Export Agricoltura	$\Delta\%$ Import Manifattura	$\Delta\%$ Export Manifattura
Pesaro-Urbino	-0,27	0,36	0,31	-0,13
Ancona	10,12	40,44	4,17	-41,96
Macerata	44,25	124,18	-3,85	-22,90
Ascoli Piceno	-29,54	-31,67	26,18	5,07
Perugia	-18,90	20,25	-6,03	3,41
Terni	-56,77	-86,16	-31,99	-24,22
Viterbo	-33,98	-32,00	-32,74	-40,85
Rieti	-97,61	-86,78	-62,83	-247,25
Roma	1,87	-26,27	12,19	8,87
Latina	16,91	53,32	-17,06	1,34
Frosinone	-61,88	-1,08	29,39	24,48
L'Aquila	-31,30	202,20	34,70	-38,60
Teramo	-25,30	109,50	-24,30	-21,00
Pescara	-5,10	-54,70	-6,30	8,70
Chieti	-13,50	-23,40	-20,80	-12,30

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

4.2 Analisi dei modelli di *governance* della Logistica

L'analisi su modelli di *governance* della logistica, oggetto del presente paragrafo, ha origine dalle analisi svolte con riferimento alla macro area del Nord Est e del Centro, pertanto quanto già riportato nel paragrafo 2.2 si ritiene estendibile anche alla piattaforma logistica analizzata.

4.2.1 *Best Practices*

Di seguito si descrivono interventi di *governance* e iniziative di regolamentazione intraprese dalla Regione Marche, che rappresentano un caso interessante e rilevante, da prendere a modello per l'organizzazione di iniziative simili in altre Regioni.

Marche

Legislazione in materia di trasporto merci e logistica

Per la Regione Marche, è il **Piano Regionale infrastrutture, trasporto merci e logistica** a dare preziose indicazioni riguardanti le iniziative di *governance* regionali in materia di trasporto merci e logistica. La Regione Marche, per l'appunto, con la **LR n.45/1998** concernente "Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche" definisce i nuovi strumenti di cui la Regione si deve avvalere per la gestione del settore trasporti. Il particolare, all'art. 10, la legge stabilisce che il **Piano Regionale dei Trasporti** si articola nei seguenti tre documenti programmatici:

- ▶ Piano del Trasporto Pubblico Locale (già approvato con deliberazione amministrativa n.276 del 24/12/1998 e ad oggi vigente);
- ▶ Piano delle Infrastrutture;
- ▶ Piano del Trasporto delle Merci, del Trasporto Marittimo ed Aereo.

Il **Piano Regionale Infrastrutture, trasporto merci e logistica**, che attualmente è in fase di discussione da parte del Consiglio Regionale, segue gli indirizzi del Piano di Inquadramento Territoriale e tiene conto delle esigenze del territorio, per individuare tutti gli interventi infrastrutturali necessari ad un organico potenziamento delle reti di trasporto di interesse regionale, per favorire un efficiente sistema e per la massima integrazione delle varie modalità di trasporto. Anche se a tutt'oggi la Regione Marche non possiede una legislazione dedicata per lo sviluppo del settore della logistica e del trasporto merci, nel Piano si propone l'attivazione di politiche mirate alla crescita del settore, attraverso una legge di incentivazione del trasporto combinato, per rendere competitive le strutture

logistiche che già puntellano il territorio marchigiano e per metterle a sistema con la rete infrastrutturale nazionale e internazionale.

Contenuti del Piano delle Infrastrutture, trasporto merci e logistica

È importante sottolineare come la Regione abbia individuato, nel Piano, due piattaforme logistiche fondamentali: l'Interporto di Jesi e l'ex-scalo Marotti nel Porto di Ancona. Tali poli fungono da cerniere tra i flussi nazionali e internazionali e il tessuto produttivo più fine su cui crescono le imprese locali. L'interporto di Jesi viene eletto come coordinatore e capofila di piattaforme minori dislocate a corona sul territorio. Inoltre, vista l'esigua distanza da Ancona e vista la presenza di una connessione ferroviaria tra struttura portuale e Interporto, Jesi si potrà sviluppare mirando a diventare efficiente retroporto del Porto di Ancona.

L'intento principale della Regione è di promuovere una forte **cooperazione tra Interporto e strutture minori e tra Interporto di Jesi e Porto di Ancona**, nelle forme più svariate:

- ▶ compartecipazione societaria;
- ▶ accordi di vario tipo;
- ▶ creazione di un'agenzia che possa promuovere questo tipo di realtà nel mercato a grande scala.

Un simile tipo di struttura potrebbe dare coerenza al sistema logistico marchigiano, che riuscirebbe così a confrontarsi con le altre strutture dell'Italia Centrale e a cercare un confronto nel mercato internazionale.

Per il consolidamento di un simile modello, come giustamente ricordato nel Piano, è necessario un buon coordinamento di tutti "i protagonisti, istituzioni locali, gestori delle reti, operatori di trasporto e della logistica, operatori industriali". **È necessario inoltre garantire i raccordi tra le strutture logistiche di minore entità e i grandi nodi di smistamento, che connettono la rete regionale con quella nazionale, ovvero l'Interporto di Jesi, il Porto di Ancona, lo scalo Aeroportuale di Ancona-Falconara.** Si riconosce inoltre l'importanza della connessione con le Regioni limitrofe, in modo tale da rafforzare il ruolo della Regione Marche nel più ampio sistema comprendente il sistema portuale ed interportuale di Civitavecchia, quello aeroportuale di Fiumicino, il nodo di Orte e la piastra logistica delle Marche, basata sul Porto di Ancona, l'Aeroporto e l'Interporto in Vallesina.

Il Piano prevede una **serie di azioni** che la Regione Marche, nei prossimi anni, potrà intraprendere **per lo sviluppo del settore logistico**, ed in particolare:

- ▶ prevedere incentivi ad enti ed aziende affinché assumano provvedimenti organizzativo-gestionali finalizzati al raggiungimento di obiettivi di qualità;

- ▶ individuare un mirato sistema premiante dei “comportamenti virtuosi”, orientati cioè a un risparmio della risorsa trasporto.

Interessanti settori di applicazione di soluzioni innovative sono la logistica urbana e la logistica di ritorno (RAEE - Recupero Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche) per i quali la Regione ha elaborato un progetti pilota concertato con gli attori interessati e contestualizzato rispetto alle peculiarità urbano-territoriali, capace di indurre sensibili miglioramenti al trasporto.

È altresì importante, ai fini di una crescita qualitativa del settore della logistica, mettere in campo azioni indirizzate a rafforzare gli aspetti di comunicazione e promozione ad esso relativi; si tratta di incentivare il confronto tra enti, operatori ed opinione pubblica per meglio definire le specifiche problematiche ed ampliare le possibili soluzioni. La elaborazione di progetti comunitari quali *I-LOG*, *l’Azione 7.4 del PRAI regionale*, *il Progetto Galileo-Net* per citare solo quelle concluse o in fase di conclusione, vanno tutte in questa direzione.

L’Osservatorio della mobilità regionale, come descritto nei documenti di Piano, è finalizzato al monitoraggio del sistema del TPL, delle merci e della logistica, ed alla costruzione e aggiornamento di banche-dati. L’Osservatorio ha il **compito di monitorare i flussi di interscambio produttivo fra i distretti industriali della Regione e il loro ruolo nella rete locale, regionale e internazionale, per definire e ri-definire i ruoli e le competenze dei grandi poli logistici regionali (Jesi, Ancona, Falconara) e dei piccoli centri**, in modo tale da orientare in maniera opportuna gli investimenti e gli interventi necessari al miglioramento della rete commerciale, organizzativa e telematica.

Si auspica quindi la costituzione di un **Portale logistico regionale o di distretto**, ove raccogliere le informazioni e i dati conseguenti le rilevazioni dell’Osservatorio. Lo Sportello potrà fornire informazioni utili alle imprese che vogliano sviluppare interventi in linea con le previsioni del Piano: le informazioni possono riguardare i possibili finanziamenti comunitari, nazionali ed eventualmente regionali, le iniziative promosse dalla Regione, le tendenze di settore elaborate dall’Osservatorio della Mobilità, la ricerca di potenziali partner commerciali, ecc.

Il Piano si auspica di raggiungere un buon livello di cooperazione fra Regione e Imprese per la co-progettazione di interventi per la logistica, introducendo “una politica di intervento regionale che dovrà necessariamente operare su singoli distretti, su singole filiere, su determinate aree territoriali”. La partnership Regione e Imprese del manifatturiero e della logistica “potrà trovare la sua base finanziaria anche nelle azioni per l’innovazione previste dal POR 2007-2013.

4.3 Pianificazione Territoriale Regionale

Il presente paragrafo riporta i principali strumenti di governo delle Regioni dell'area considerata, le quali in generale dispongono di un testo di legge urbanistica da cui discendono norme più specifiche. Si riporta, altresì, la descrizione degli strumenti specifici di programmazione.

LEGGE DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA

Regione Marche	LR 34/1992 e s.m.i. individua come essenziale l'elaborazione di azioni mirate allo sviluppo, tenendo conto dei progetti nazionali ed internazionali di sviluppo, dei principi innovativi per promuovere le opere pubbliche, e dello snellimento procedurale non solo legato alle opere strategiche
Regione Umbria	LR 28/1995 con cui la Regione ha regolamentato la pianificazione di area vasta, regionale e provinciale. Mentre con la successiva LR 31/1997 ha proceduto a valorizzare la pianificazione comunale. La specificità umbra, dovuta alla limitata ampiezza del territorio, è che la pianificazione di area vasta corre su un doppio binario, regionale (Piano Urbanistico Territoriale) e provinciale (PTCP). Perugia e Terni hanno approvato il loro piano, ora in fase di verifica di congruità rispetto alle indicazioni del PUT.
Regione Lazio	LR 30/1998 e s.m.i e L.R. 16/2003 e s.m.i
Regione Abruzzo	LR 18/1983 e L.R. 11/1999 di recepimento del D.Lgs. 112/98, le Province si vedono garantire un forte ruolo che arriva anche all'autoapprovazione del PTCP mediante conferenza dei servizi. Tra le Province abruzzesi solo l'Aquila è in fase di elaborazione conclusiva del piano mentre le altre lo hanno già adottato.

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Regione Marche	<p>La Regione ha recentemente realizzato il nuovo Piano Regionale Infrastrutture, Trasporto merci e logistica, che si configura come un piano di settore cui spetta il compito di organizzare le politiche infrastrutturali definendo gli obiettivi e gli strumenti nel rispetto degli indirizzi generali regionali. Il Piano Regionale è stato inviato al Consiglio Regionale con DGR n. 297/2010.</p> <p>Il Piano tiene conto delle indicazioni contenute dal Piano Generale dei Trasporti nazionale, dal Piano della Logistica, dal Piano generale della Mobilità, dagli strumenti territoriali di Coordinamento, nonché dei cambiamenti del contesto territoriale regionale e nazionale.</p> <p>Il documento analizza lo stato attuale e lo contestualizza all'interno delle logiche di programmazione comunitaria e nazionale, esamina il territorio per le sue prospettive di sviluppo, valuta lo sviluppo tendenziale della domanda di trasporto, la tipologia di investimenti programmata per essi ed il costo sociale.</p>
Regione Umbria	<p>La Regione dispone di Piano regionale dei trasporti approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n.351/2003. Il piano ha validità decennale (2004-2013). I principali obiettivi strategici perseguiti dalla Regione, attraverso il PRT, sono:</p> <ul style="list-style-type: none">• la configurazione di un assetto ottimale del sistema plurimodale dei trasporti;• una maggiore efficacia nella connessione del sistema regionale al contesto nazionale;

	<ul style="list-style-type: none"> • il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture; • la riduzione dei costi economici generalizzati del trasporto; • il concorso nel raggiungimento degli obiettivi in materia di tutela dell'ambiente.
Regione Lazio	<p>Il Piano Regionale dei Trasporti elaborato nel 1992 non è mai stato approvato dal Consiglio. L'Assessorato ai Trasporti della Regione Lazio di recente ha dato incarico ad un ente esterno di predisporre il Piano Regionale dei Trasporti della Mobilità e della Logistica.</p> <p>Attualmente si sta affrontando le problematiche relative alle Merci, per la definizione di un Piano Regionale delle Merci che, seguendo le Linee Guida approvate dalla Giunta Regionale il 23 febbraio 2006, sviluppi e renda attuale quello approvato con DGR n. 606/1999.</p>
Regione Abruzzo	<p>Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti è stato approvato nel 2010. Tale Piano permette di tracciare un'innovativa linea strategica di sviluppo da seguire basata sull'osservare le attuali tendenze e i futuri scenari del mercato nazionale ed internazionale dei trasporti e volgere uno sguardo su due direttrici. L'Europa continentale ed i territori ad est dell'Europa senza peraltro trascurare i futuri scenari del Mediterraneo.</p> <p>Per realizzare gli obiettivi generali il PRIT, si basa su alcune idee forza, che derivano da elaborazioni progettuali esistenti presenti nel QRR (Quadro Regionale di Riferimento), nel PRS (Piano Regionale di Sviluppo) DOCUP Obiettivo 2 (2000-2006) e previste anche in strumenti programmatici e finanziari attuativi</p>

PIANO REGIONALE DELLA LOGISTICA

Regione Marche	Il Piano Regionale della Logistica è ricompreso nel Piano Regionale Infrastrutture, Trasporto merci e logistica.
Regione Umbria	La Regione non dispone di un Piano Regionale della Logistica
Regione Lazio	La Regione non dispone di un Piano Regionale della Logistica
Regione Abruzzo	La Regione non dispone di un Piano Regionale della Logistica

PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Regione Marche	La Giunta Regionale con Deliberazione n. 1347/2008 ha adottato lo schema di Programma Triennale Regionale per il periodo 2009-2011.
Regione Umbria	La Regione non dispone di Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.
Regione Lazio	<p>Il Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG) definisce gli obiettivi generali e specifici delle politiche regionali per il territorio, dei programmi e dei piani di settore aventi rilevanza territoriale, nonché degli interventi di interesse regionale. Questi obiettivi costituiscono un riferimento programmatico per le politiche territoriali delle Province, della città Metropolitana, dei Comuni e degli altri enti locali e per i rispettivi programmi e piani di settore.</p> <p>Il PTRG fornisce precise indicazioni e indirizzi di massima che devono essere recepite dagli strumenti urbanistici degli enti locali e da quelli settoriali regionali, nonché da parte degli altri enti di natura regionale e infine nella formulazione dei propri pareri in ordine a piani e progetti di competenza dello Stato e di altri enti incidenti sull'assetto del territorio.</p>
Regione Abruzzo	Con protocollo d'intesa tra la Regione e le quattro Province, approvato dalla Giunta

	<p>Regionale con Delibera n. 297/2004 si è costituito un "gruppo di progettazione" composto dai rappresentanti della Regione e delle Province .</p> <p>Il Piano Paesaggistico Regionale è lo strumento attraverso cui la Regione definisce gli indirizzi e i criteri relativi alla tutela, alla pianificazione, al recupero e alla valorizzazione del paesaggio e ai relativi interventi di gestione. Sulla base delle caratteristiche morfologiche, ambientali e storico-culturali e in riferimento al livello di rilevanza e integrità dei valori paesaggistici, il Piano ripartisce il territorio in ambiti omogenei, a partire da quelli di elevato pregio paesaggistico fino a quelli compromessi o degradati.</p> <p>A ogni ambito territoriale vengono attribuiti corrispondenti obiettivi di qualità paesaggistica, coerentemente con i principi e le linee guida stabiliti e sottoscritti dalle Regioni nella Convenzione Europea del Paesaggio.</p>
--	---

PIANI TERRITORIALI DI COORDINAMENTO PROVINCIALI

Regione Marche	
Ancona	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato approvato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 117/2003, la Deliberazione di approvazione regionale è stata pubblicata sul BUR n. 20/2004.
Ascoli Piceno	Il Piano Territoriale di Coordinamento della provincia di Ascoli Piceno è stato adottato con Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 90/2007
Macerata	Il piano territoriale di coordinamento provinciale (PTC), approvato con delibera n.75/2001, appresta gli strumenti di conoscenza, di analisi e di valutazione dell'assetto del territorio della Provincia e delle risorse in esso presenti, determina le linee generali per il recupero, la tutela ed il potenziamento delle risorse nonché per lo sviluppo sostenibile e per il corretto assetto del territorio medesimo.
Pesaro	In data 23.03.2010 ai sensi dell'art. 23 della L.R. n.11/2004, con Delibera della Giunta Regionale n. 1137 è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Regione Umbria	
Perugia	L'Amministrazione provinciale ha approvato il Piano Territoriale di Coordinamento con Delibera di Consiglio n. 59/2002 ed il Documento Preliminare per la revisione programmatica in variante del PTC con Delibera di Consiglio n. 27/2006.
Terni	Nel corso del 1999 è stato redatto il PTCP adottato dal Consiglio Regionale, con atto n. 64/1999. Il PTCP è stato approvato dal Consiglio Provinciale con atto n. 150/2000 ed è in vigore dal 23/10/2000.
Regione Lazio	
Roma	Lo Schema di Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) è stato adottato dal Consiglio Provinciale in data 11 febbraio 2008.
Frosinone	Lo Schema di Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG) é stato adottato dal Consiglio Provinciale il 26 aprile 2004.
Latina	Il documento preliminare è stato approvato dal C. P. con la determina n. 52 del 2003 e pubblicato sul supplemento n. 1 al BURL n. 25 del 10/9/2003. Il parere favorevole espresso dalla Regione Lazio è stato pubblicato nella parte prima del BURL n. 24 del

	30/8/2004.
Viterbo	Il PTC della Provincia di Viterbo è stato pubblicato sul Bollettino ufficiale della Regione Lazio del 7 marzo 2008. Conclusa la Conferenza di copianificazione tecnica e sottoscritto l'Accordo di Pianificazione da parte dei presidenti di Regione e Provincia, pubblicato sul BURL n. 45/9 del 6 marzo 2010, il PTRG è pienamente operante.
Rieti	La Provincia di Rieti ha adottato, con D.C.P. n. 95 del 26 novembre 1999 il PTC, secondo le procedure allora vigenti previste dalla L.R. 6/99. Il Comitato Regionale per il Territorio, in data 30/01/2003, ha espresso "parere favorevole al PTC della Provincia di Rieti con l'obbligo di adeguarlo alle procedure ed ai contenuti indicati nell'art. 63 della L.R. 38/99.
Regione Abruzzo	
L'Aquila	Il Piano territoriale di Coordinamento Provinciale è stato approvato definitivamente con delibera di Consiglio Provinciale n. 62 del 28/04/2004
Chieti	Con la Delibera n. 21/2006, il Consiglio Provinciale ha adottato all'unanimità il Piano Territoriale delle Attività Produttive, in attuazione dell'art. 30 delle N.T.A. del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.). Tale Piano, redatto in regime di co-pianificazione tra la Provincia e i tre Consorzi per le Aree di Sviluppo Industriale presenti sul territorio, intende costituire la base di riferimento delle politiche industriali, sia localizzative che di sviluppo e sostegno del Settore nella realtà provinciale, con particolare riferimento alle azioni in campo infrastrutturale, di attrezzatura territoriale e di compatibilità ambientale
Pescara	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è stato adottato il 7 ottobre 1998 e successivamente approvato con atto di Consiglio Provinciale n. 78 del 25.05.2001.
Teramo	Il Piano Territoriale della Provincia di Teramo (PTP), approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n° 20 del 30/03/2001, è redatto in conformità e secondo le disposizioni contenute nella L.R. 18/83 nel testo vigente.

ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE

Regione Marche	Piano d'Inquadramento Territoriale
	Il Piano d'Inquadramento Territoriale (PIT) si articola in due grandi aree: una connessa ad una funzione di guida per il futuro e per l'individuazione delle strategie di integrazione tra i diversi settori di intervento su temi prioritari; l'altra relativa alla individuazione di alcune azioni progettuali di valenza strategica per il riassetto dello spazio regionale definite cantieri progettuali.
Regione Umbria	Disegno Strategico Territoriale
	L'assetto programmatico risulta disciplinato dalla DGR n. 1903/2008 e costituisce l'unica forma di pianificazione regionale di strumento strategico e di indirizzo per lo sviluppo del territorio. Tiene conto delle criticità espresse dal territorio ed in tal senso fornisce un contributo al Documento Strategico Regionale in termini di individuazione degli interventi strutturali prioritari e getta le basi per la rivisitazione del Piano Urbanistico Territoriale (PUT) non più in chiave urbanistico normativa ma con una impostazione strategica orientata allo sviluppo sostenibile regionale. Diventa quindi quadro di riferimento generale per la definizione e le scelte della politica territoriale di sviluppo, in particolare si propone di:

	<ul style="list-style-type: none"> • definire gli elementi strategici e di indirizzo prioritari; • valorizzare le risorse territoriali nella logica della competitività, della trasformazione/ implementazione del proprio tessuto produttivo ai fini dell'integrazione nel quadro nazionale ed europeo; • fornire gli strumenti operativi per l'armonizzazione del territorio umbro nelle politiche regionali di sviluppo; • rappresentare i contenuti programmatici delle politiche paesistiche regionali; • essere strumento di governance; • dare attuazione ai Progetti Strategici Territoriali con il contributo degli Enti Locali al di là delle logiche comunali.
Regione Lazio	Linee guida del Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica
	<p>La Regione Lazio ha adottato nel 2006 ed approvato nel 2007 le "Linee guida del Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica". Esse costituiscono la struttura della programmazione territoriale nell'ambito dell'assetto regionale, nazionale e internazionale individuano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i corridoi intermodali infrastrutturali; • le reti stradali di connessione alla rete ferroviaria; • i nodi di scambio gomma-rotaia. <p>Individuano, per le merci, un adeguato sistema di servizi logistici ed una rete di interporti e centri intermodali, al fine di accrescere il vantaggio ambientale derivante dalla delocalizzazione delle produzioni. Tali nodi diverranno i motori di sviluppo di vaste aree regionali evitando che una crescita spontanea del sistema distributivo generi congestione e costituiranno la risposta vincente al declino industriale dei territori esclusi dal processo produttivo.</p>
	Protocollo d'intesa del 2006
	<p>Nel quadro del Protocollo d'Intesa firmato nel 2006 tra la Regione Lazio, le cinque Province del Lazio, il Comune di Roma, Ferrovie dello Stato S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si definiscono gli obiettivi, le strategie, gli interventi e gli impegni delle parti finalizzati a un Progetto unitario ed integrato di rete ferroviaria regionale e metropolitana da completare entro il 2015. Gli interventi compresi nel protocollo sono riferiti al trasporto pubblico locale.</p>
	Piano Regionale delle merci
	<p>Con deliberazione n. 606/1999 la Regione Lazio adottava il "Piano Regionale delle Merci". Il principale obiettivo del Piano era la razionalizzazione dell'assetto organizzativo e logistico del trasporto merci regionale in accordo con gli obiettivi dell'integrazione europea, collocando l'Italia come "piattaforma" nel Mediterraneo, attraversata da tre grandi direttrici trasversali di portata mondiale. Il Piano individua quattro principali reti tra di esse sovrapposte, complementari e integrate per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • trasporto combinato e si basata sui centri principali di Roma Smistamento per il traffico combinato verso Nord e di Marciante per il traffico verso Sud; • trasporto marittimo, costituita dai retroporti di Civitavecchia e Gaeta-Minturno, mediante un'organizzazione sovregionale di hub & spoke. • trasporto aereo costituita dal centro di Fiumicino, con l'aeroporto e il cargo city. • organizzazione, a livello regionale e locale, le funzioni di raccolta e distribuzione delle merci con i servizi logistici connessi.
	Piano di coordinamento dei porti
	<p>Il Piano di Coordinamento dei Porti, pubblicato nel 1983, è stato aggiornato nel 1998 in una prospettiva pianificatoria. Tale necessità è da collegare in primo luogo alla rapida evoluzione dei mezzi marittimi che utilizzano i porti, alla quale deve necessariamente accompagnarsi un adeguamento di carattere tecnico e normativo.</p> <p>I tre maggiori porti laziali fanno riferimento all'Autorità Portuale di Civitavecchia. Nel giugno 2002, l'Autorità Portuale ha esteso la propria circoscrizione al porto di Fiumicino, nel marzo</p>

	2003, al porto di Gaeta, cambiando la propria denominazione in "Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta - Porti di Roma e del Lazio".
Regione Abruzzo	Nuovo Piano Paesaggistico Regionale
	<p>Piano di tutela e riqualificazione del paesaggio pertanto teso ad assicurare la conoscenza, la salvaguardia e la gestione sostenibile del territorio che sulla base delle caratteristiche morfologiche, ambientali e storico-culturali, ripartisce il territorio in ambiti omogenei, a partire da quelli di elevato pregio paesaggistico fino a quelli degradati.</p> <p>Il nuovo PPR si attua, all'interno degli Ambiti di Paesaggio cui vengono definiti obiettivi di qualità paesaggistica, attraverso Prescrizioni relative ai Beni di Notevole Interesse Pubblico ed alle Aree Tutelate per Legge , nonché i Beni di Prevalente Interesse Regionale nel rispetto degli Obiettivi di Qualità e delle Linee di Assetto paesaggistico.</p>

4.4 Analisi di scenario infrastrutturale

La Piattaforma del Centro è definita longitudinalmente a est dall'asse Adriatico che si salda più a nord con il Corridoio Adriatico-Baltico, a ovest invece dall'asse Tirrenico che congiunge i nodi portuali della Liguria e della Toscana con il fondamentale nodo di Civitavecchia. Le regioni del centro sono inoltre interessate da una rilevante connessione trasversale, lungo la direttrice Adriatico - Tirrenico, che costituisce una nuova frontiera per lo sviluppo di azioni macroterritoriali, mettendo in comunicazione il porto marchigiano di Ancona con quello laziale di Civitavecchia. A livello di sistema, la funzione *landbridge* di questa direttrice non solo migliora l'interazione tra due sistemi portanti, nodi portuali logistici e portuali fondamentali per la piattaforma centrale, ma rinforza anche l'accessibilità alle dorsali produttive dell'area tirrenica e dei territori più centrali dell'Umbria e delle aree distrettuali marchigiane.

La dorsale di attraversamento trasversale svolge potenzialmente una duplice funzione, ovvero di collegamento potenziale di *landbridge* marittimo intermodale, oltre ad essere connessione incrociata di tipo terrestre fra le due grandi dorsali tirreniche adriatiche e di connessione incrociata rivolta ai porti.

Le indicazioni delle singole Regioni sono state rilette in un'integrata ottica di piattaforma territoriale. A fianco di un sintetico elenco di necessità di interventi sulle reti stradali e ferroviarie e sui nodi logistici e portuali di maggiore rilevanza, le analisi prese a riferimento per la redazione del presente paragrafo propongono anche un approfondimento per ciascun intervento, considerato rilevante nell'ambito dei piani delle Regioni. Ogni intervento è stato descritto attraverso tabelle che mettono in rilievo lo stato d'avanzamento, il cronoprogramma e il relativo finanziamento.

Nello specifico, si segnala che per quanto riguarda le Regioni Marche, Umbria e Lazio la descrizione degli interventi è svolta attraverso tabelle che contengono stato di avanzamento, cronoprogramma e finanziamento (dalla **Tabella 51** alla **Tabella 59**), mentre per l'Abruzzo la descrizione degli interventi prioritari (**Tabella 60**) è svolta in termini di descrizione di quadro finanziario (costo e finanziamento disponibile).

Si precisa inoltre che le Regioni del Centro (Abruzzo, Lazio, Marche, Toscana ed Umbria) hanno di recente elaborato congiuntamente un documento di sintesi¹³ ove vengono evidenziate criticità e proposte per il miglioramento del sistema infrastrutturale, con specifico riferimento alla componente ferroviaria. In particolare, dette Regioni evidenziano come i **collegamenti trasversali** a tutt'oggi riscuotano minore attenzione da parte delle Autorità centrali, sottolineando la necessità di intervenire sul rafforzamento delle maglie trasversali "mediante l'adeguamento delle caratteristiche geometriche, funzionali, tecnologiche dei corridoi ferroviari est-ovest e il rafforzamento delle connessioni con gli assi longitudinali, in modo da garantire un effettivo miglioramento per:

¹³ "Le infrastrutture ferroviarie nelle Regioni del Centro Italia (trasversali ed addizionali alle AV e AC)"

- ▶ l'accesso ai nodi dell'Alta Velocità e ai corridoi europei (Corridoio I Palermo-Berlino e Autostrade dei Mari);
- ▶ l'accesso a funzioni pregiate poste nelle città che formano i nodi principali della rete e che costituiscono, anche per la UE, il fulcro dello sviluppo e della competitività;
- ▶ lo sviluppo del trasporto ferroviario merci, integrandosi con la rete stradale, la rete dei porti, interporti e piattaforme logistiche;
- ▶ la riduzione degli ostacoli all'integrazione delle regioni che presentano fasce del loro territorio svantaggiate o addirittura nodi e città anche capoluogo in condizioni di sfavore e per rinsaldare la coesione interna;
- ▶ una sempre maggiore integrazione fra le diverse modalità di trasporto e interconnessione attraverso punti nodali ubicati nelle città e nei porti del Tirreno e dell'Adriatico."

LE PORTE DI ACCESSO AI TRAFFICI INTERNAZIONALI DEL CENTRO

Tabella 51 - Stato di avanzamento delle opere

Interventi		n/d	FATTIBILITA'	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	LAVORI IN CORSO	ESERCIZIO
RETE STRADALE	Autostrada A-14										
	Nodo viario di Ancona										
	Quadrilatero Marche - Umbria										
	E 45: Mestre-Terni-Civitavecchia										
	Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia - Roma (lotto 1)										
	Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia - Roma (lotto 2)										
Autostrada, tratto Roma-Latina											
RETE FERROVIARIA	Linea Bologna- Lecce										
	Accessibilità al porto di Ancona										
INTERPORTI	Interporto di Orte										
	Nodo interportuale di Fiumicino										
	Nodo logistico a Civitavecchia										
PORTUALITA'	Porto di Ancona										
	Hub portuale di Civitavecchia										

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

Tabella 52 - Cronoprogramma degli interventi

Interventi		n/d	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RETE STRADALE	Autostrada A-14																	
	Nodo viario di Ancona																	
	Quadrilatero Marche - Umbria																	
	E 45: Mestre-Terni-Civitavecchia																	
	Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia - Roma (lotto 1)																	
	Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia - Roma (lotto 2)																	
Autostrada, tratto Roma-Latina																		
RETE FERROVIARIA	Linea Bologna- Lecce																	
	Accessibilità al porto di Ancona																	
INTERPORTI	Interporto di Orte																	
	Nodo interportuale di Fiumicino																	
	Nodo logistico a Civitavecchia																	
PORTUALITA'	Porto di Ancona																	
	Hub portuale di Civitavecchia																	

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

Tabella 53 - Finanziamenti disponibili (in milioni di euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
RETE STRADALE	Autostrada A-14	2.534,00	n/d	n/d
	Nodo viario di Ancona	478,30	478,30	100%
	Quadrilatero Marche - Umbria	2.177,26	1734,30	80%
	E 45: Mestre-Terni-Civitavecchia	9.768,00	8.340,00	85%
	Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia - Roma (lotto 1)	44,37	44,37	100%
	Autostrada A12 Livorno - Civitavecchia - Roma (lotto 2)	3.783,08	3.369,39	89%
	Autostrada, tratto Roma-Latina	2.637,03	1925,33	73%
RETE FERROVIARIA	Linea Bologna- Lecce	83,40	83,40	100%
	Accessibilità al porto di Ancona	17.500,00	17.500,00	100%
INTERPORTI	Interporto di Orte	26.708,27	26.708,27	100%
	Nodo interportuale di Fiumicino	n/d	n/d	n/d
	Nodo logistico a Civitavecchia	11,8	11,8	100%
PORTUALITÀ	Porto di Ancona	5.000,00	5.000,00	100%
	Hub portuale di Civitavecchia	200,64	86,28	43%

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

LE INFRASTRUTTURE A SUPPORTO DELL'INDUSTRIA MANIFATTURIERA, DELLA DISTRIBUZIONE COMMERCIALE E DELLA RETROPORTUALITÀ

Tabella 54 - Stato di avanzamento delle opere

Interventi	n/d	FATTIBILITÀ	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	LAVORI IN CORSO	ESERCIZIO
	RETE STRADALE	E 45: nodo di Perugia Potenziamento SS156: Collegamento Latina - Frosinone - Sora								
RETE FERROVIARIA	Linea Civitavecchia - Orte - Falconara: Spoleto-Campello									
	Linea Civitavecchia - Orte - Falconara: Castelplanio-Montecarotto									
	Linea Civitavecchia - Orte - Falconara: Foligno-Fabriano									
	Linea Civitavecchia - Orte - Falconara: nodo di Falconara									
INTERPORTI	Interporto di Jesi									
	Piattaforma logistica di Foligno									
	Interporto di Frosinone									

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

Tabella 55 - Cronoprogramma degli interventi

Interventi																		
		n/d	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RETE STRADALE	E 45: nodo di Perugia Potenziamento SS156: Collegamento Latina - Frosinone - Sora																	
RETE FERROVIARIA	Linea Civitavecchia - Orte - Falconara																	
INTERPORTI	Interporto di Jesi Piattaforma logistica di Foligno Interporto di Frosinone																	

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

Tabella 56 - Finanziamenti disponibili (in milioni di euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
		RETE STRADALE	E 45: nodo di Perugia Potenziamento SS156: Collegamento Latina - Frosinone - Sora	1092,95 29128
RETE FERROVIARIA	Linea Civitavecchia - Orte - Falconara	3.023,97	17,55	1%
INTERPORTI	Interporto di Jesi Piattaforma logistica di Foligno Interporto di Frosinone	30,09 38,74 n/d	0 30,52 n/d	0,0% 79% n/d

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

LE INFRASTRUTTURE PER LO SVILUPPO DELLA COMPETITIVITÀ LOGISTICA DELLE AREE METROPOLITANE

Tabella 57 - Stato di avanzamento delle opere

Interventi		n/d	FATTIBILITÀ	PP (elaboraz.)	PP (approvato)	PD (elaboraz.)	PD (approvato)	PE (elaboraz.)	PE (approvato)	LAVORI IN CORSO	ESERCIZIO
RETE STRADALE	Area metropolitana di Roma (GRA) Svincolo sulla Roma-Fiumicino										
INTERPORTI	Interporto a Bagni di Tivoli (Roma)										

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

Tabella 58 - Cronoprogramma degli interventi

Interventi		n/d	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RETE STRADALE	Area metropolitana di Roma (GRA) Svincolo sulla Roma-Fiumicino																	
INTERPORTI	Interporto a Bagni di Tivoli (Roma Est)																	

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

Tabella 59 - Finanziamenti disponibili (in milioni di euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
RETE STRADALE	Area metropolitana di Roma (GRA) Svincolo sulla Roma-Fiumicino	622,05	622,05	100%
		9,50	9,50	100%
INTERPORTI	Interporto a Bagni di Tivoli (Roma)	408,94	0,00	0%

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

GLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PRIORITARI PER LA REGIONE ABRUZZO

Tabella 60 - Finanziamenti disponibili (in milioni di euro)

Interventi		Costo	Finanziamenti disponibili	% copertura costo
RETE STRADALE	Adeguamento e messa in sicurezza dell'asse viario "Pretoro Passolanciano"	3.900,00	3.900,00	100%
	Realizzazione della strada litoranea di collegamento "Postilli - Lido Riccio"	6.000,00	6.000,00	100%
	Strada di collegamento alla fondo valle "cena e sinello" - 1° lotto.	1.600,00	1.600,00	100%
	Adeguamento della sede stradale da Cagnano Amiterno ad Amatrice 1° tronco - 1° lotto funzionale	15.346,63	15.346,63	100%
	Collegamento della Val Vibrata con la vallata del Todino - 1° lotto funzionale.	15.521,82	n/d	n/d
INTERPORTI	Interporto Val Pescara: interventi di completamento	176.461,21	176.461,21	100%
	Centro Smistamento Merci della Marsica: interventi di completamento			
PORTUALITÀ	Potenziamento del porto di Giulianova	40.364,22	n/d	n/d
	Nuovo approdo turistico di Pineto			
	Potenziamento approdo turistico di Francavilla al mare			
	Potenziamento porto di Ortona			
	Potenziamento del porto di Vasto			

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica - ISTIEE/SVIMEZ

4.5 Conclusioni

Con riferimento alla Piattaforma del Centro, si sottolinea come esistano delle aree in cui si prevede una forte crescita della popolazione residente nei territori della dorsale adriatica. Anche per questa Piattaforma come per il Nord-Ovest, in alcune aree tradizionalmente a vocazione industriale, si evidenzia un'emorragia di imprese proprio nel settore industriale. In particolare, l'area delle regioni incluse nella Piattaforma presenta storicamente dinamiche economiche interessanti soprattutto sulla parte adriatica, le quali, seppure ridotte negli ultimi periodi, rimangono in alcune province ancora di notevole rilievo. In territorio laziale si evidenziano nel settore industriale avanzamenti notevoli in termini relativi, che permettono di identificare intorno alla polarità del Lazio centrale una vera e propria area di nuova polarità industriale situata nei tessuti a ridosso delle grandi infrastrutture che fanno riferimento alla città di Roma. La dorsale di attraversamento trasversale svolge potenzialmente una duplice funzione, ovvero di collegamento potenziale di *landbridge* marittimo intermodale, oltre ad essere connessione incrociata di tipo terrestre fra le due grandi dorsali tirreniche adriatiche e di connessione incrociata rivolta ai porti.

In particolare, va notata la notevole attenzione che negli ultimi tempi il capitale privato riserva a **Civitavecchia**, che sembra essere la candidata ottimale per assumere il ruolo di porto principale di riferimento della zona.

Si sottolinea come questa stessa area, composta di Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo, serve al tempo stesso da cerniera tra i mercati economici del Nord e quelli del Sud e da sistema integrato trasversale, fra Tirrenico ed Adriatico.

La pianificazione delle regioni della Piattaforma pone sul piatto obiettivi comuni, che **consistono da un lato nel potenziamento delle infrastrutture longitudinali lungo l'asse adriatico**, la costa tirrenica e lungo l'Appennino, spina del Centro Italia, dall'altro nel **miglioramento e nel completamento della rete di accessibilità trasversale**, che corre tra i grandi nodi della costa tirrenica (nodo logistico di Civitavecchia, *in primis*) e le aree produttive di Umbria e Marche, fino a raggiungere il nodo di Ancona, composto dal porto di Ancona, l'interporto di Jesi e l'aeroporto di Falconara. Tale collegamento, secondo gli obiettivi di base e in un'ottica di vera integrazione, avverrebbe in modo preferenziale lungo la Civitavecchia- Viterbo- Orte- Terni, che prosegue in territorio marchigiano lungo la SS76 "Vallesina" e la SS 318, ovvero l'asse Perugia - Ancona, secondo quello che viene definito il progetto interregionale "Due Mari".

Con riferimento al collegamento con il **Corridoio Adriatico**, considerando il ruolo principale che tale Corridoio svolgerà quale via per soddisfare la domanda di trasporto tra l'area centrale dell'U.E. e la Grecia, i paesi Balcanici e l'area del Mediterraneo Orientale, si evidenzia come una delle priorità debba essere quella di collegare la rete infrastrutturale regionale, e quindi anche quella stradale, con detto Corridoio da una parte e la direttrice tirrenica dall'altra al fine di promuovere l'integrazione con le aree dinamiche per favorire una maggiore competitività del territorio e di conseguenza una maggiore efficienza economica.

Gli interventi prioritari analizzati sono diversi, tra cui il miglioramento dell'accessibilità al **porto di Ancona**, in particolare il collegamento l'autostrada A14, la piattaforma logistica di **Foligno**, l'interporto di **Jesi** e di **Orte**, l'hub portuale di Civitavecchia. Gli interventi considerati strategici risultano in linea rispetto a quanto previsto dal Nuovo Piano Nazionale della Logistica. In particolare, alla necessità di sostenere politiche di apertura, attraverso interventi al porto di Civitavecchia, al porto di Ancona nonché all'interporto di Jesi, quest'ultimo importante per rafforzare i collegamenti con la Croazia e la zona alta dei Balcani.

5 LA PIATTAFORMA LOGISTICA ADRIATICO SUD



5.1 Analisi socio-economica e territoriale

Andamenti
Demografici

La piattaforma logistica Adriatico Sud è composta da **Molise e Puglia**.

L'area adriatica, all'interno del Mezzogiorno, negli anni recenti ha registrato una performance economica e sociale nella media, trainata dalla Puglia e sfruttando parzialmente la buona dotazione logistica che la lega alle regioni adriatiche del Centro-Nord e l'apertura dei mercati rivolti ad Est. Nel periodo analizzato tale area registra una crescita più bassa della popolazione (1,2% nel decennio) rispetto a quanto registrato nella media del Mezzogiorno (1,4%). Nel contempo, tale piattaforma è quella che presenta il più elevato indice di vecchiaia e ricambio sociale nel Mezzogiorno (174,5 e 106,5 per il Molise e 122,1 e 99,9 per la Puglia, rispetto al 120,3 e 93,5 medio nell'area), che si accompagna al minor indice di carico sociale sulla popolazione attiva.

Alla fine del 2009 la popolazione residente in Molise è risultata pari a 320.229 abitanti, lo 0,5% di quella italiana. Negli ultimi dieci anni (2000-2010) il tasso di crescita della popolazione molisana è stato lievemente negativo (-0,8%), al contrario di quello medio del Mezzogiorno¹⁴ (1,4%). Le previsioni demografiche segnalano che la popolazione continuerà a diminuire nel decennio 2010-2020 (-1,1%) e ancora di più nel decennio successivo (2020-2030) (-2,2%), a tassi simili a quelli del Mezzogiorno. La quota di popolazione nelle classi più anziane è maggiore di quella del resto del Mezzogiorno, come testimonia il valore dell'indice di vecchiaia (174,3) superiore a quello medio del Mezzogiorno (120,3%). La dinamica dell'invecchiamento è però maggiore nel resto del Mezzogiorno, cosicché nel 2030 il divario dell'indice tra Molise (237,9) e Mezzogiorno (206,5) risulterebbe più ridotto.

Nello stesso periodo, la popolazione residente in Puglia è risultata pari a 4.084.035 abitanti, il 6,8% di quella italiana. Negli ultimi dieci anni (2000-2010) il tasso di crescita della popolazione pugliese è stato positivo (1,2%), sebbene inferiore a quello medio del Mezzogiorno (1,4%). Le previsioni demografiche segnalano che il tasso di crescita della popolazione si ridurrà fortemente, diventando negativo, nel decennio 2010-2020 (-2,2%) e ancora di più nel decennio successivo (2020-2030) (-3,9%), con una popolazione decrescita demografica più rapida di quella che si registrerà nel Mezzogiorno sia nel primo (-1,1%) che nel secondo decennio (-2,8%). La quota di popolazione nelle classi più anziane è lievemente maggiore di quella del resto del Mezzogiorno, come testimonia il valore dell'indice di

¹⁴ Si segnala come l'area del Mezzogiorno comprenda anche l'Abruzzo in quanto l'area oggetto di studio dello SVIMEZ comprende anche tale Regione. Tuttavia, nel presente Rapporto l'Abruzzo rientra nella Piattaforma dell'Area Centrale.

vecchiaia (122,2), lievemente superiore a quello medio del Sud (120,3%). La dinamica dell'invecchiamento è però più rapida che nel resto del Mezzogiorno, cosicché nel 2030 il divario dell'indice tra Puglia (229,4) e Mezzogiorno (206,5) risulterebbe più elevato (Tabella 61).

Tabella 61 - Popolazione residente nel 2010 ed evoluzione al 2020

Aree territoriali	Popolazione residente nel 2010		Tassi di variazione %		2010			2020		
	Unità	Composizione %	2000-2010	2010-2020	iv ¹⁵	Rs ¹⁶	cs ¹⁷	iv	rs	cs
Molise	320.229	0,53	-0,8	-1,1	174,5	106,5	65,8	198,0	141,2	70,0
Puglia	4.084.035	6,77	1,2	-2,2	122,1	99,9	63,9	170,1	124,8	69,5
Mezzogiorno*	20.881.429	34,61	1,4	-1,7	120,3	93,5	63,9	156,1	125,3	69,0
Centro Nord	39.458.899	65,39	8,6	4,2	157,9	136,1	64,8	172,2	137,1	70,8
Italia	60.340.328	100,00	6,0	2,1	144,0	118,3	64,5	166,7	132,8	70,2

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Quadro
macroeconomico

Dal punto di vista della competitività, tale area registra la più bassa propensione all'export nel Mezzogiorno (6,6% per il Molise e 8,4% per la Puglia, rispetto a 8,5% medio al Sud) sebbene nel periodo 2000-2007 sia cresciuta meno della media dell'area: in termini di valore aggiunto il tasso di crescita è stato dello 0,9% per il Molise e dello 0,4% per la Puglia, inferiore a quello medio del Mezzogiorno (0,8%). Questo è anche attribuibile all'impatto della crisi economica, che ha portato a una drastica riduzione della domanda internazionale che ha colpito particolarmente queste regioni: nel periodo 2005-2009 l'export dell'area è calato del 31,4 % in Molise e del 15,2% in Puglia, rispetto alla flessione del 9,1 registratasi nel Mezzogiorno. La piattaforma è caratterizzata dalla presenza di diversi poli industriali, quelli esportatori più importanti sono localizzati nei sistemi locali del lavoro di Bari e Taranto. Le esportazioni del Molise rappresentano il 1,4% di quelle del Mezzogiorno, le importazioni l'1,1%. Il grado di apertura è pari al 12,9%, è lievemente inferiore a quello medio meridionale (18,9%). Per quanto riguarda la Puglia, le esportazioni rappresentano il 18,7% di quelle del Mezzogiorno, le importazioni il 19,3%. Le importazioni ed esportazioni quindi riflettono all'incirca il peso in termini di prodotto per entrambe le Regioni, testimoniano una competitività media dell'economia regionale pugliese, inferiore a quella del resto della piattaforma logistica: ne è influenzato anche il grado di apertura, pari al 19%, valore analogo a quello medio meridionale (18,9%) -Tabella 62.

¹⁵ Indice di vecchiaia

¹⁶ Indice di Ricambio sociale

¹⁷ Indice di Carico sociale

Tabella 62 - Importazioni, esportazioni, propensione all'esportazione e grado di apertura delle economie territoriali

Aree territoriali	Importazioni			Esportazioni			Propensione all'esportazione ¹⁸		Grado di apertura del mercato ¹⁹	
	2009	Comp %	Var % 2005-2009	2009	Comp %	Var % 2005-2009	2005	2009	2005	2009
Molise	397,9	0,14	11,4	416,8	0,15	-31,4	10,6	6,6	16,9	12,9
Puglia	7.203,6	2,60	3,4	5.749,0	2,01	-15,2	10,5	8,4	21,2	19,0
Mezzogiorno*	37.242,9	13,5	-18,7	30.685,0	10,7	-9,1	9,9	8,5	23,2	18,9
Centro Nord	239.346,8	86,5	-7,1	255.367,0	89,3	-1,8	24,0	22,0	47,8	42,6
Italia	276.589,6	100,0	-8,9	286.052,0	100,0	-2,7	20,6	18,8	41,8	37,0

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

L'economia del Molise negli ultimi 15 anni è cresciuta dello 0,8% annuo a prezzi 2000, un tasso maggiore rispetto a quanto rilevato mediamente per il Sud (0,7%). Sebbene nel primo quinquennio la crescita è risultata elevata (1,8% medio annuo), nel decennio seguente la riduzione dello sviluppo è stato notevole (0,2% all'anno), specie negli ultimi anni di crisi. Se si considera il periodo 2000-2007, la dinamica settoriale del prodotto in Molise è stata maggiore di quella media del Mezzogiorno nel settore agricolo e in quello dei servizi, mentre è stata uguale o inferiore nei rimanenti. Sempre nello stesso periodo le unità di lavoro sono cresciute nella regione dello 0,8% medio annuo, più che nel Sud (0,6%). Nel complesso la produttività è cresciuta dello stesso valore medio registrato nel periodo nel Mezzogiorno (0,1%), che è la metà di quello del Centro-Nord (0,2%) - Tabella 63.

L'economia della Puglia negli ultimi 15 anni è cresciuta dello 0,8% annuo a prezzi 2000, più di quanto rilevato mediamente per il Sud (0,7%). Sebbene nel primo quinquennio la crescita sia risultata tra le più elevate (2,6% medio annuo), nel decennio seguente il calo è stato sensibile (-0,2% all'anno), specie negli anni di crisi. Se si considera il periodo 2000-2007, la dinamica del prodotto in Puglia (0,4%) è stata la metà di quella media del Mezzogiorno (0,8%), con valori inferiori in tutti i settori, specie in quello manifatturiero. Sempre nello stesso periodo le unità di lavoro sono cresciute nella Regione dello 0,4% medio annuo, sempre in misura inferiore che nel Sud (0,6%). La produttività è rimasta stazionaria, all'incirca come il valore medio registrato nel periodo nel Mezzogiorno (0,1%), che è la metà di quello del Centro-Nord (0,2%) - Tabella 63.

¹⁸ La propensione all'export è data dal rapporto tra export totale e valore aggiunto totale (CERTeT).

¹⁹ Il grado di apertura al commercio estero è dato dal rapporto tra la differenza import-export e il valore aggiunto totale (CERTeT).

Tabella 63 - Valore aggiunto ai prezzi base, unità di lavoro e produttività 2000-2007
(Variazione media annua % calcolata rispetto al 2000)

Aree territoriali	Valore aggiunto ai prezzi base		Unità di lavoro		Produttività	
	Var. % media annua 2000-2007	Composizione % 2007	Var. % media annua 2000-2007	Composizione % 2007	Var. % media annua 2000-2007	Indice 2007 (Mezzogiorno=100)
Molise	0,9	1,7	0,8	1,8	0,1	95,0
Puglia	0,4	19,0	0,4	19,8	0,0	96,1
Mezzogiorno*	0,8	100,0	0,6	100,0	0,1	100,0
Centro Nord	1,3		1,1		0,2	
Italia	1,2		1,0		0,2	

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Tabella 64 - Unità locali e addetti alle imprese dei settori extra-agricoli nel 2007 e variazioni delle imprese attive 2005-2009

Aree territoriali	Unità locali del totale dei settori extragricoli nel 2007					Variazione % del numero delle imprese attive tra il 2005 e il 2009					
	Unità locali	Addetti	Tasso di industrializzazione	Densità unità locali	Quota delle unità locali con oltre 50 addetti	Agricoltura	Industria	Costruzioni	Servizi	Totale	
					Unità locali						Addetti
Molise	23.326	68.922	57,0	72,8	0,4	18,5	-12,7	-15,8	9,5	7,2	-2,5
Puglia	268.395	807.304	46,5	65,9	0,4	17,9	-12,6	-16,7	13,7	5,0	-1,6
Mezzogiorno*	1.353.193	4.006.782	40,5	65,1	0,4	18,4	-9,0	-16,5	12,7	6,7	0,9
Centro Nord	3.531.120	13.579.263	100,9	91,5	0,7	27,2	-8,6	-12,3	15,4	9,1	4,4
Italia	4.884.313	17.586.044	79,8	82,3	0,6	25,2	-8,8	-13,5	14,6	8,3	3,2

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Mercato del lavoro

Il mercato del lavoro regionale del Molise risulta in condizioni migliori di quello medio del Mezzogiorno. Il tasso di disoccupazione (9,1%) è inferiore di 3 punti di quello medio meridionale (12,5%) e di poco maggiore di quello medio nazionale (7,8%); il tasso di occupazione è più elevato (52,3% rispetto al 44,6% del Sud). La crisi ha colpito il mercato del lavoro molisano con intensità simile alle altre regioni meridionali: nel periodo 2005-2009 il tasso di disoccupazione è calato del -0,1%, a fronte di una diminuzione del -1,8% nel Mezzogiorno (Tabella 65).

Il mercato del lavoro regionale della Puglia risulta in condizioni simili di quello medio del Mezzogiorno. Il tasso di disoccupazione (12,6%) è simile a quello medio meridionale (12,5%) ma superiore a quello medio nazionale (7,8%); il tasso di occupazione è lievemente più elevato (44,9% rispetto al 44,6% del Sud). La crisi ha colpito il mercato del lavoro pugliese con intensità lievemente superiore a quella media nel Mezzogiorno: nel periodo 2005-2009 il tasso di disoccupazione è sceso del 2%, a fronte di una diminuzione dell'1,8% nel Mezzogiorno. Gli effetti della recente crisi sul mercato del lavoro sono stati significativi. L'occupazione è cresciuta del 0,5 per cento, in misura più intensa rispetto al Mezzogiorno e nella media nazionale (Tabella 65).

Tabella 65 - Tasso di attività, occupazione e disoccupazione; numero di disoccupati e occupati nel 2009

Aree territoriali	Tasso di attività		Tasso di occupazione		Tasso di disoccupazione		Disoccupati		Occupati	
	2009	Var. % 2005-2009	2009	Var. % 2005-2009	2009	Var. % 2005-2009	Unità x1.000	Composizione %	Unità x1.000	Composizione %
Molise	57,6	0,8	52,3	1,2	9,1	-1,0	11	0,6	111	0,5
Puglia	51,5	-0,6	44,9	0,5	12,6	-2,0	179	9,2	1.238	5,4
Mezzogiorno*	51,1	-2,5	44,6	-1,2	12,5	-1,8	899	46,2	6.288	27,3
Centro Nord	68,6	1,3	64,5	0,5	6,0	1,0	1.046	53,8	16.737	72,7
Italia	62,4	0,0	57,5	0,0	7,8	0,1	1.945	100,0	23.025	100,0

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

5.2 Analisi dei modelli di governance della Logistica

Si riporta di seguito una descrizione dei cambiamenti nello scenario economico e nella competizione fra le imprese fornendo, altresì, delle indicazioni guida per i processi di pianificazione e *governance* della logistica nell'ambito dei sistemi territoriali meridionali.

Logistica e competitività territoriale

Alla luce dei repentini sbalzi che hanno interessato l'economia mondiale ed italiana in particolare degli ultimi anni, la logistica, intesa come settore economico nel suo complesso, è chiamata ad adeguarsi in maniera flessibile a dinamiche fortemente variabili dell'economia mondiale e, nel caso specifico dell'Italia, a individuare le possibili traiettorie di sviluppo futuro, con la finalità principale di supportare il sistema-paese a mantenere livelli di competitività tali da incentivare la ripresa economica e far ripartire lo sviluppo.

La progettazione di catene di approvvigionamento è mutata a causa della continua evoluzione delle esigenze delle imprese in relazione ad attributi di scelta dei servizi, contenuti in un mix di attività che coinvolge in maniera sempre più determinante operatori specializzati in grado di aggiungere valore ai prodotti industriali grazie all'efficienza logistica operata a livello mondiale in relazione altresì all'efficacia dei contesti territoriali locali di azione.

Il positivo risultato di un posizionamento ottimale dal punto di vista logistico contribuisce allo sviluppo di una nuova organizzazione geografica della produzione compatibile con gli obiettivi di mobilità sostenibile e, a livello locale, cooperando ed interagendo con le reti di imprese per ridurre distanze medie ed aumentare il fattore di carico medio. La globalizzazione "matura" accentua la specializzazione regionale e facilita la concentrazione di imprese in luoghi che offrono vantaggi specifici (poli e centri logistici, interporti, distripark, ecc.).

La logistica territoriale registra notevoli successi nelle aree vaste e nei distretti del nord ed in parte del centro Italia, attraverso proiezioni sul territorio di flussi "logisticizzati" (ad alta intensità di attività logistiche), sia verso i nodi terminali marittimi e terrestri e della grande distribuzione organizzata a livello nazionale, sia verso i mercati nord-europei, con particolare vivacità delle relazioni con l'est europeo. Viceversa, nel Mezzogiorno si registra un maggiore affanno al decollo delle strutture logistiche tradizionali come gli interporti. **Di conseguenza, a tutt'oggi, non si rilevano particolari successi di attività di *governance* della logistica territoriale soprattutto con riferimento all'integrazione tra le realtà produttive meridionali ed alle esportazioni di produzioni di eccellenza, pur se fortemente presenti in alcune specifiche aree.**

Aree vaste "pluriprodotto" si vanno affermando anche rispetto alla crisi dei tradizionali distretti industriali monoprodotto o monofiliera, dovuta in larga parte al

decentramento industriale parziale o totale verso paesi terzi. Nel Mezzogiorno, ove il modello distrettuale non ha registrato grandi successi, sembra poter avere migliori prospettive il frazionamento del processo industriale "spezzettato ma connesso" all'interno di network logistici in diversi paesi esteri ed unificato nell'output con marchio **made o created in Italy**. Nelle aree vaste del Mezzogiorno si possono individuare filiere produttive di eccellenza soprattutto del settore agroalimentare, dell'hi-tech, della meccanica, dei trasporti, dell'energia, che mostrano potenziali di crescita nello scenario post-crisi globale. **Processi di pianificazione e governance dei sistemi territoriali meridionali, che promuovano la specializzazione produttiva e la creazione di reti di imprese sovrapposte strategicamente a filiere logistiche territoriali, possono rappresentare una delle principali vie anticicliche da seguire accompagnate da adeguati investimenti privati finalizzati alla maggiore integrazione, continuità e prossimità funzionale ed organizzativa, oltre che da investimenti pubblici finalizzati alla maggiore continuità tra elementi materiali ed immateriali dei sistemi logistici territoriali (nodi, connessioni, infrastrutture di secondo livello, reti info-telematiche, ecc.).**

Approcci di pianificazione e di governance

L'attenzione nei confronti dei fenomeni di interazione tra logistica e territorio, nonché dei relativi fenomeni di pianificazione integrata, promozione e coordinamento tra attori pubblici e privati è piuttosto recente. Questo filone di analisi, avviato in Francia e poi ripreso e sviluppato in Italia, ha esplorato per la prima volta in modo sistematico le tendenze in atto sui territori europei a diverse scale, sottolineando il ruolo della logistica negli attuali fenomeni di riconfigurazione produttivo-territoriale a livello globale e di riequilibrio modale nel settore dei trasporti.

L'interpretazione logistica del territorio mette in evidenza almeno tre grandi temi di interesse strategico:

- ▶ **Grado di ordine** che è possibile immettere nel sistema della mobilità delle merci e delle relative informazioni che interessano il territorio. Sulla base della configurazione sovrapposta del territorio di filiere produttive, infrastrutturali e di servizi si deve puntare a ridurre l'intensità di trasporto del sistema e creare nuove opportunità localizzative e di business per le imprese locali per l'incremento delle esportazioni;
- ▶ **Economie esterne positive** per imprese localizzate sui territori che movimentano flussi di merci a diverse distanze. Lo sviluppo di sistemi flessibili di tipo reticolare fa sì che le programmazioni produttive devono essere sempre più interagenti in ambiti spaziali locali alla ricerca di economie di scala e di scopo;
- ▶ **Capacità del territorio di attrarre investimenti esterni** (marketing territoriale passivo), supportare l'internazionalizzazione dei propri sistemi imprenditoriali (marketing territoriale attivo) e favorire l'adozione di tecnologie avanzate.

Dal punto di vista della *governance* logistico-territoriale, le attività di pianificazione, governo, coordinamento e promozione dei sistemi logistici territoriali possono essere affrontate secondo diverse impostazioni metodologiche.

Più in particolare, l'impostazione "tradizionale" quasi esclusivamente incentrata sul solo trasporto e sulla considerazione pressoché esclusiva di variabili infrastrutturali e trasportistiche è priva di riferimenti strategici all'evoluzione economica del territorio cui si affianca un'impostazione diversa che non ne rappresenta però un'alternativa in senso stretto, bensì una sua integrazione in quanto assume come punti di riferimento due aspetti fondamentali:

- ▶ **Innovazione organizzativa della logistica**, intesa come una diversa configurazione dell'organizzazione della mobilità delle merci che vede la partecipazione e il controllo di imprese specializzate di logistica nelle fasi del ciclo o della catena produttiva e distributiva;
- ▶ **Modificazione degli assetti di regolazione del mercato in alcuni settori strategici del sistema di mobilità delle merci**, primi fra tutti il settore della portualità e dei trasporti marittimi, principalmente in ottica di integrazione multimodale e di continuità territoriale dei servizi anche a livello internazionale (inserimento in reti transazionali, relazioni tra terminal, connessioni con l'hinterland).

Un sistema territoriale deve essere in grado di generare economie esterne positive alle imprese insediate (di prossimità tecnologica ed organizzativa, di integrazione di filiera, di continuità funzionale, ecc.) e di ridurre al minimo i costi di insediamento, di esercizio operativo e delle esternalità negative. Un sistema territoriale produttivo, costituito da reti di imprese, che guarda all'internazionalizzazione dal punto di vista del sistema (della filiera, del network, della supply chain) a cui la singola impresa appartiene, è preferibile anche nei confronti di sistemi territoriali più dotati di infrastrutture dal punto di vista fisico ma deficitari dal punto di vista delle economie esterne di localizzazione. È il sistema che deve internazionalizzarsi, non la singola impresa. Non è importante se la singola impresa esporta o investe all'estero, ma se fa parte di un sistema che ha distribuito le sue attività e funzioni a scala ampia, internazionale.

Considerando le profonde trasformazioni conseguenti a questi fenomeni di mercato e di carattere regolatorio, nasce l'esigenza di una modernizzazione dell'approccio metodologico con cui si affrontano le scelte pubbliche in materia di sistemi logistici territoriali. Risulta evidente per la policy territoriale il ruolo assolutamente innovativo del decisore pubblico locale che dovrebbe assumere i connotati di un vero e proprio facilitatore della competizione regionale, e non più di mero allocatore di risorse pubbliche, nel quadro internazionale degli scambi commerciali e quindi dei network globali produttivi, distributivi e logistici. Una differenza sostanziale tra la politica dei trasporti e la politica della logistica risiede nel superamento della logica di realizzazione di infrastrutture sul territorio che non abbiano concrete e verificate basi conoscitive e partecipative della componente imprenditoriale privata.

La capacità di attrazione di investimenti in attività logistiche

Le piccole imprese di produzione presentano problemi maggiori rispetto a soggetti più grandi che meglio hanno assimilato cultura, tecniche e tendenze logistiche sotto la spinta della concorrenza internazionale e della crescita dei mercati (Fiat e Benetton, ad esempio). E' noto, infatti, che l'incidenza media delle attività logistiche sul totale dei costi aziendali tende ad aumentare al diminuire delle dimensioni aziendali. Ne consegue che la crescita della cultura logistica nelle PMI gioca oggi un ruolo determinante per lo sviluppo economico dell'intero Paese. In tale settore appare necessaria una revisione dei processi produttivi alla luce di soluzioni di logistica integrata, ricordando però che la logistica non significa solo trasporto, anche se oggi la maggior parte delle aziende punta al contenimento del costo di trasporto. Quest'ultimo, infatti, è solo una delle componenti del costo del "prodotto logisticizzato", ed è quello che può essere ridotto di meno poiché le tariffe dei vettori, in concorrenza tra loro, sono praticamente le più basse possibili. In sostanza ciò significa che l'impresa, non potendo ottenere una riduzione dei costi logistici con il solo taglio dei costi di movimentazione, dovrà dismettere gradualmente la gestione dei magazzini e terziarizzare i finali di produzione, dall'approvvigionamento delle materie prime, all'assemblaggio, al confezionamento, fino all'assistenza ai clienti e alla *reverse logistics*.

La volontà delle aziende manifatturiere di esternalizzare, parzialmente e/o totalmente, le attività logistiche deve trovare quindi un'adeguata risposta, innanzitutto, nelle imprese di trasporto che ricercano nuove fonti di profittabilità diversificando la loro attività in prestazioni logistiche ad elevato valore aggiunto che integrano ed ottimizzano i circuiti di produzione e consumo. D'altro canto, l'affermazione imposta dai flussi delle navigazioni marittime ed aeree secondo la logica di rete *Hub & Spokes* ha evidenziato, per il recente passato, un certo disinteresse da parte degli organi pubblici e dei connessi strumenti di pianificazione.

A differenza del trasportatore classico che prende in carico la merce da un unico committente per trasferirla a diversi punti di consegna, il prestatore di servizi logistici raggruppa i volumi di spedizione di varie imprese e quindi realizza economie di scala (e, più in generale, economie di rete) ed un livello di servizio che non potrebbero essere ottenuti dalle singole imprese attraverso l'esercizio in proprio della distribuzione fisica. **La presenza sul territorio di partner logistici (*third party logistics provider; fourth party logistics provider*) esperti ed affidabili, insieme alle infrastrutture ed alle strutture dedicate alla logistica operanti a "in continuità funzionale" (piattaforme territoriali logistiche di area vasta), rappresenta uno dei principali indicatori economici di svolgimento di attività di logistica che trovano negli assi europei prioritari positivi effetti di localizzazione agglomerata o concentrata.** Lo sviluppo del settore immobiliare logistico evidenzia in Italia le fondamentali direttrici lungo le quali realizzare economie di rete, economie di scala ed economie di scopo, grazie all'utilizzo di funzioni logistiche disponibili in modo diffuso sul territorio, in stretta sinergia con le esigenze delle imprese.

Lo sviluppo del settore immobiliare logistico ha seguito logiche di mercato e di profitto, che hanno evidenziato l'importanza di filiere territoriali logistiche principalmente presenti al Nord Italia fondate sull'interscambio produttivo e commerciale con il Centro-

Nord Europa (secondo una logica localizzativa principalmente orientata verso funzioni di "inland freight centre" e di "inland port").

Al Sud si trovano interessanti aree in espansione, definite "emergenti" dal punto di vista logistico, nei confronti delle quali, però, i sistemi di trasporto multimodali presentano evidenti inefficienze, principalmente sotto il profilo del trasporto intermodale strada-ferrovia. Con l'aggiunta di una scarsa disponibilità di facilitazioni per l'accesso ai porti e, quindi, al combinato marittimo ed all'intermodalità mare-ferro (congestione urbana, carenza di connessioni di "ultimo miglio" per l'accesso ai porti, carenza di adeguati scali ferroviari all'interno dei porti - quasi tutti dismessi, insufficiente disponibilità di piazzali per semirimorchi, ecc.). Tali elementi limitano fortemente lo sviluppo proprio nel senso della "progettazione" di filiere territoriali logistiche integrate lungo le principali direttrici di traffico internazionale che al Sud, vista la naturale vocazione mediterranea, sono principalmente basate sul modo marittimo. In sostanza, il modello "inland rail-terminal", posto anche a notevole distanza dai porti di riferimento, perseguito dai principali interporti del Nord non ha funzionato allo stesso modo al Sud.

L'orientamento produttivo e distributivo per la trasformazione delle aree vaste in filiere territoriali logistiche

La costituzione di una piattaforma territoriale logistica, organizzata sistemicamente come una filiera produttiva, passa attraverso dotazioni infrastrutturali di collegamento tra porti o sistemi portuali e l'inland con assi stradali e ferroviari anche specificamente dedicati, integrando gli anelli della catena dei trasporti e della logistica, con ricadute sull'efficienza del trasporto e sulla competitività delle imprese e degli insediamenti produttivi locali, ma anche creando opportunità di attrazione di nuovi investimenti come ad esempio i *distribution center* di imprese operanti nel mercato globale. La costruzione di un siffatto sistema non è possibile se non è accompagnata da una significativa integrazione dei diversi flussi che conformano e regolano la produzione e la commercializzazione di beni e servizi, i movimenti di merci, il territorio su cui questi movimenti insistono.

Punto centrale di un modello di sviluppo basato sulle Filiere Territoriali Logistiche (FTL) è il convogliamento di flussi di produzioni locali di eccellenza e l'attrazione di flussi in entrata (*in-bound*) via mare di semilavorati e beni intermedi prodotti in diverse aree del mondo, per trasformarli in beni di maggior valore, attraverso processi innovativi ad elevata tecnologia, per riesportarli (*export processing*) principalmente con il trasporto marittimo a livello globale. Attenzione strategica va posta al legame fra infrastrutture e servizi a supporto dei policentrici e geograficamente dispersi centri di localizzazione mondiale dei fattori produttivi, per creare aree produttive "interstiziali" tra bacini di produzione e di consumo di notevole consistenza e dimensione che possano assicurare flussi tali da generare economie di scala efficienti. E' necessario che i nodi infrastrutturali evolvano verso la dimensione di aree logistiche di transito produttivo delle merci, localizzate ed organizzate sul territorio per funzioni gerarchiche e che realizzino non solo il trasbordo dei carichi unitizzati da un modo di trasporto all'altro, ma vere e proprie piattaforme logistiche utili soprattutto per sviluppare e supportare catene di attività nelle quali è possibile generare e lasciare al territorio reale valore che può tradursi in occupazione, reddito e

ricchezza per la collettività. Tale equazione può sintetizzarsi nel concetto economico di rete-valore (*value network*) che generalmente dispone di un punto di ingresso ed egreso marittimo per il traffico internazionale (*gateway*).

Pertanto, oltre agli interventi sulle dotazioni di base come quelli di ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture, l'accento andrebbe posto sui servizi innovativi che da esse possono trarre vantaggi economici e competitivi rivolti a settori produttivi e/o a parti e frazioni di essi nel contesto produttivo delocalizzato globale, che sicuramente presentano maggiori margini di redditività nei prossimi decenni.

Soluzioni sperimentate a livello internazionale hanno dimostrato la validità di sistemi funzionali alla ripartizione dei servizi intermodali e dei flussi tra localizzazioni *import-dominated* e localizzazioni *export-dominated*, creando un sistema circolare con risultati positivi in termini di riduzione delle distanze medie, di viaggi a vuoto e di produzione di esternalità negative. Il Mezzogiorno italiano, che vede nell'economia del mare una delle principali risorse in grado di generare ricchezza ed occupazione, data anche la forte concentrazione di operatori del settore, in primis le compagnie di armamento, è in tal senso il territorio nel quale si possono creare le condizioni di reale sviluppo competitivo a livello globale per i prossimi decenni. Di grande interesse è infatti l'analisi delle attività logistiche che sono realmente connesse ai porti e che possono beneficiare di economie di localizzazione derivanti dalla maggiore o minore vicinanza alle infrastrutture portuali.

Le localizzazioni portuali o retroportuali sono prescelte, ad esempio, da imprese che rilocalizzano i loro *distribution center* basati su catene di trasporto mare-mare e mare-ferro; nel nuovo ambiente di mercato logistico le principali attività che possono trovare idonea localizzazione nei porti o nei loro retroporti possono identificarsi in:

- ▶ attività logistiche per la manipolazione, movimentazione e inoltro marittimo di produzioni locali e di filiere di eccellenza presenti sul territorio;
- ▶ *distribution center* di grandi imprese multinazionali che necessitano di basi logistiche regionali per la semi-lavorazione di beni intermedi importati e la successiva distribuzione a scale di distanza medio-lunghe;
- ▶ attività logistiche che trattano grandi volumi di carichi e che necessitano di inoltro terrestre utilizzando vie navigabili e ferrovia;
- ▶ attività logistiche che necessitano magazzinaggio flessibile per creare stoccaggi transitori di prodotti e/o beni intermedi (prodotti stagionali e a domanda fluttuante nel tempo);
- ▶ attività logistiche che si servono dello *short sea shipping*.

Le attività dei centri di distribuzione regionali trovano nella localizzazione portuale o retroportuale fortissima attrazione specialmente nelle strutture produttive-distributive con importazioni multiprodotto e multiregionali e con necessità di centri di consolidamento per la successiva esportazione. Molti porti hanno risposto a tali esigenze delle imprese con la realizzazione di *logistics park* o *distripark* all'interno o in prossimità dell'area portuale,

spesso associati allo stato giuridico di zona franca (*free trade zone*). La concentrazione di imprese logistiche in parchi logistici dedicati offre molti vantaggi con riferimento alla congestione, ai costi di trasporto ed alla specializzazione della manodopera. Con riferimento specifico ai porti, anche localizzazioni logistiche più interne rispetto alla cinta portuale, ma con chiaro orientamento alle attività *port-related*, possono rappresentare un validissimo sistema a rete per il trattamento e la lavorazione a valore di merci. La tradizionale funzione del porto come nodo di trasporto viene così in molti casi di successo a trasformarsi in luogo di creazione di valore (*hub-value*) all'interno di catene logistiche integrate.

Per l'avvio di nuove attività di partenariato e coordinamento tra nodi, assi ed attori di un sistema logistico territoriale, nelle sue componenti fondamentali di domanda e offerta, è necessaria l'elaborazione di una prima serie di circoscritte ipotesi di lavoro, calibrate attentamente sul contesto di riferimento e da sottoporre a specifici soggetti individuati come attori principali di base e potenziali partner al fine di verificarne l'interesse di realizzare progetti di filiera produttivo-distributiva e logistico-territoriale.

Obiettivo generale è quello di definire un'offerta territoriale che sia attrattiva nei confronti dei potenziali fruitori dell'area e complementare rispetto all'offerta rilevata nelle aree potenzialmente in competizione. Il potenziamento dell'offerta territoriale individuata si può basare su tre assi strategici di azione:

- specializzazione di filiera e funzionale dei poli logistici per lo sviluppo economico "endogeno" del territorio (livello locale);
- miglioramento dei livelli di accessibilità e della dotazione infrastrutturale endogena ed esogena al sistema economico locale per lo sviluppo del trasporto multimodale e del commercio nazionale ed internazionale in importazione ed esportazione (livello locale e globale);
- complementarietà di rete con altri poli logistici della filiera territoriale logistica (FTL) per l'inserimento del territorio nelle reti logistiche di interscambio mondiale (livello globale).

Nel Mezzogiorno appare evidente la necessità di potenziare la specializzazione di filiera e funzionale di alcuni poli costieri, al fine di garantire una efficiente convivenza tra le diverse infrastrutture logistiche presenti sul territorio e realizzare gli obiettivi di sviluppo reticolare e diffuso delle aree interne (a differenza del modello puntuale e centripeto basato su grandi nodi logistici interni, come nel caso dei grandi interporti del Nord-Italia orientati prevalentemente al trasporto intermodale gomma-ferro per l'inoltro nel Nord-Europa). L'obiettivo è quello di creare le condizioni per lo sviluppo della logistica a livello di area vasta focalizzata su specifiche filiere di eccellenza e funzioni operative articolate in iniziative imprenditoriali autonome ma la tempo stesso fortemente integrate che vedano nello "sbocco a mare" il naturale inizio e fine del processo logistico terrestre.

Aspetti localizzativi e funzionali delle filiere territoriali logistiche

La strategia di potenziare ed integrare il sistema infrastrutturale logistico, linee e nodi, rendendolo coerente con le politiche di sviluppo che si intendono perseguire, deve tenere conto che, per ridare slancio e competitività al territorio del Mezzogiorno, è indispensabile partire da alcune questioni chiave legate alla logistica nella sua accezione più ampia:

- ▶ Il ruolo della **pianificazione logistica** (pubblica e/o privata), come indispensabile fattore di supporto allo sviluppo di sistemi integrati di servizi strategici alle imprese, in particolare, alle organizzazioni di imprese ed alle filiere territorialmente strutturate in distretti e/o cluster di imprese;
- ▶ Gli strumenti e le politiche da mettere in campo per orientare i processi di **ottimizzazione logistica** (spaziale, temporale e verticale) nelle sue possibili diverse stratificazioni territoriali e/o settoriali;
- ▶ Pianificare, programmare e realizzare **interventi di efficientamento della "logistica del trasporto merci"** realizzando strutture di supporto capaci di ricucire il territorio e che siano allo stesso tempo integratori di sistema.
- ▶ Le politiche infrastrutturali territoriali devono garantire le pre-condizioni necessarie per assicurare la circolazione fisica dei prodotti, assumendo un ruolo centrale nella strutturazione dei cicli logistici ed influenzando le scelte localizzative e quindi anche la selezione delle aree privilegiate di insediamento.
- ▶ Ottimizzazione della capacità e della potenzialità d'uso delle infrastrutture, adeguandole reciprocamente tra di loro ed alla entità dei flussi che esprimono la dimensione della domanda, laddove capacità e potenzialità delle reti costituiscono l'offerta fisica sulla quale dimensionare opportunamente l'offerta di servizi logistici.

La filiera territoriale logistica (FTL) si sovrappone pertanto alle filiere produttive e distributive principali di una determinata area vasta a prescindere dai confini amministrativi comunali, provinciali e regionali. In essa dovrebbe essere presenti strutture per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci, collocate a monte di terminal portuali ed integrata con un sistema di trasporto intermodale

Le funzioni peculiari si concretano nella razionalizzazione e nell'organizzazione strategica della filiera trasporto-stoccaggio-distribuzione, garantendo una penetrazione efficace delle merci sui mercati nazionali ed internazionali. Essa rappresenta un nodo cruciale nel sistema infrastrutturale del territorio e la sua area varia in base al volume delle merci da trattare. Le principali criticità logistiche riscontrabili nelle aree vaste del Mezzogiorno, ai fini della individuazione di potenziali di sviluppo per la loro trasformazione in FTL possono riassumersi in:

- ▶ dimensione territoriale locale emarginata dai flussi di traffico internazionale;

- ▶ presenza di una rete di trasporto gerarchicamente organizzata in nodi primari e secondari molto carente in chiave intermodale;
- ▶ presenza di poche imprese di grandi dimensioni logisticamente “autonome”;
- ▶ elevato costo-opportunità del suolo da sottrarre ad usi alternativi;
- ▶ flussi sbilanciati tra le quantità trasportate in ingresso e in uscita nel territorio;
- ▶ dispersione dei luoghi in cui le merci sono trattate;
- ▶ vocazione produttiva incentrata prevalentemente su un sistema di piccole e medie imprese fortemente specializzate in filiere appartenenti a pochi settori;
- ▶ scarsa cultura aggregativa e associativa per la condivisione di funzioni strategiche;
- ▶ scarso livello di *outsourcing* logistico.

Tale visione di integrazione policentrica economico-territoriale fondata sul potenziamento delle infrastrutture e delle strutture lineari e puntuali di trasporto, di logistica e dell'intermodalità, rappresenta un fattore importante per la crescita della competitività territoriale. In quest'ottica la strategia di valorizzazione del territorio è volta a raggiungere l'equilibrio tra domanda di trasporto e offerta di infrastrutture e servizi attraverso il potenziamento delle connessioni alle grandi direttrici di traffico in chiave di sviluppo globale del territorio ed al contempo la specializzazione funzionale di strutture nascenti in funzione delle vocazioni produttive e distributive già presenti nel territorio e quindi in chiave maggiormente orientata al recupero di efficienza del sistema economico locale.

Le strategie per il potenziamento dell'offerta infrastrutturale e per le politiche della mobilità delle merci delle aree vaste sono finalizzate a:

- ▶ favorire l'intermodalità e l'integrazione tra i diversi modi di trasporto eliminando eventuali duplicazioni o sovrapposizioni tra i vettori;
- ▶ incrementare l'offerta presente realizzando interventi infrastrutturali per favorire il trasporto in grandi partite e sfruttando i rendimenti di scala;
- ▶ potenziamento dei collegamenti esistenti con le grandi direttrici nazionali ed europee al fine di intercettare flussi di traffico ed operare come territorio “aperto”;
- ▶ riorganizzazione e reingegnerizzazione dei processi di trasporto e logistica (localizzazione, capacità, dimensionamento, bilanciamento del traffico,

offerta di servizi ausiliari e innovativi) ed acquisizione e formazione di nuove competenze e professionalità;

- ▶ riorganizzazione della rete logistico-produttiva, migliorando sia l'integrazione verticale delle filiere sia il coordinamento strategico con eventuali interporti e piattaforme logistiche presenti nell'area in ottica di integrazione di sistema;
- ▶ valorizzazione del ruolo degli hub portuali come strumento per l'integrazione e l'espansione geo-economica del bacino interno;
- ▶ attrazione di investimenti per la realizzazione di strutture di stoccaggio, distribuzione e lavorazione logistica per merci ad elevato valore aggiunto;
- ▶ innalzamento generale del livello di connettività della rete logistica attraverso la "messa in rete" operativa e gestionale di tutte le strutture e infrastrutture individuate con la creazione di un modello organizzativo integrato multifunzionale e multisetoriale;
- ▶ superamento strategico delle difficoltà di coordinamento tra i vari livelli istituzionali e tra i diversi attori coinvolti nel processo di sviluppo logistico locale.

Il modello di sviluppo territoriale articolato in più poli logistici "da/per il mare verso l'interno" consente, unitamente ad un modello di riequilibrio modale del traffico, di aumentare la competitività delle aree deboli attraverso un sistema integrato di servizi alle imprese teso alla riduzione del costo logistico totale di queste e dell'intero sistema produttivo in generale. È necessario, infatti, partire dalla individuazione delle aree carenti di dotazioni infrastrutturali intermodali, in riferimento alle reali funzionalità dell'offerta e della domanda, per creare anelli logistici di collegamento tra la domanda e l'offerta, ovvero piattaforme intermodali collegate tra loro e con le principali vie di adduzione alle altre aree economiche nazionali ed internazionali.

Articolare un progetto territoriale di logistica "diffusa" comporta la previsione che la logistica, sia che venga terziarizzata o che venga realizzata in proprio dalle imprese, necessita di strutture che non siano i tradizionali centri logistici rigidamente strutturati ma che, ben serviti da infrastrutture, dotati di tecnologie e con tipologie costruttive altamente flessibili, siano in grado di soddisfare una domanda in continua evoluzione, sempre più differenziata ed esigente anche in termini di qualità. La realizzazione di una rete di piattaforme logistiche, ove si possano localizzare ed integrare operazioni e processi generando economia di scala, dovrebbe consentire di:

- ▶ concentrare gli investimenti per fornire una vasta gamma di servizi con elevati standard di qualità, orientati al cliente ed al prodotto, capaci di generare valore aggiunto. Infatti, le esigenze del mercato e la consapevolezza che la competitività farà leva sui grandi volumi, spingono inevitabilmente gli operatori del settore ad accorparsi per fornire a livello

mondiale e con sistemi multimodali l'intera catena logistica (dalla raccolta dei componenti alla distribuzione ai consumatori finali);

- ▶ ridurre l'impatto ambientale e sociale del traffico merci, ridisegnando l'organizzazione dei trasporti e prevedendo l'impiego di modalità meno impattanti (trasporto combinato ed intermodale). La polarizzazione degli impianti logistici consente di realizzare importanti sinergie con notevoli riduzioni di costi grazie ad un'integrazione delle operazioni.

La problematica principale che può emergere nel contesto di una pianificazione territoriale ispirata a principi di ottimizzazione logistica, è proprio quella della prospettiva di analisi; porsi dal lato della pianificazione delle infrastrutture di trasporto e prevedere l'insediamento di attività logistiche in funzione della migliore accessibilità alle reti, o porsi dal lato delle imprese di logistica e assumere comportamenti "adattivi" alle scelte di insediamento e localizzazione ed alle decisioni di investimento da esse operate al fine di intercettarne i flussi sulle principali direttrici.

Aspetto cruciale che segna la scarsa incisività dell'intervento pubblico nel Mezzogiorno della politica "pubblica" degli interporti, è stato l'allontanamento che in molti casi è stato perseguito dei nodi intermodali dalle coste e quindi dai porti. Lo sviluppo interno di attività di trasporto e di logistica, è stato in molti casi ritenuto un elemento strategico della pianificazione urbanistica regionale principalmente a causa della già forte congestione delle aree urbane costiere che in tal modo potevano essere "alleggerite" del traffico pesante. Da qui il progressivo abbandono o smantellamento di gran parte degli scali e dei raccordi ferroviari in prossimità o all'interno dei porti. Negli anni più recenti, con il forte recupero del trasporto marittimo che ha interessato i porti italiani e del Mediterraneo, dal decisore pubblico forse mai correttamente previsto, viene posta tra le principali carenze del sistema portuale meridionale, la scarsa dotazione di infrastrutture e servizi ferroviari direttamente connessi con i porti che si ripercuotono drammaticamente sui costi di "ultimo miglio". Allo stesso tempo il trasporto ferroviario cargo in Italia, nonostante la liberalizzazione, sta vivendo forse la maggiore crisi strutturale e di mercato.

5.3 Pianificazione Territoriale Regionale

Il presente paragrafo riporta i principali strumenti di governo delle Regioni dell'area considerata, le quali, in generale, dispongono di un testo di legge urbanistica da cui discendono norme più specifiche. Si riporta, altresì, la descrizione degli strumenti specifici di programmazione.

LEGGE DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA

Regione Molise	LR 1/12/1989 n. 24, che istituisce il Piano Territoriale Paesistico e definisce gli interventi sul territorio atti a conservarne l'identità storica, garantire la qualità dell'ambiente ed il suo uso sociale, assicurando la salvaguardia delle risorse naturali
Regione Puglia	LR n.56 del 31/05/80 e L.R. n. 20 del 7/10/2009, che definiscono e istituiscono il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio. Tale Piano si configura non solo come piano meramente paesaggistico, ma anche urbanistico territoriale, strumento di pianificazione generale. Il PPTR elabora 5 progetti regionali, i quali, definiscono una visione strategica della futura organizzazione territoriale volta a elevare la qualità e la fruibilità sociale dei paesaggi della regione.

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Regione Molise	Approvato con D.C.R. n°324/2003 e validato dal Gruppo di Esperti, incaricato dal GLT del QCS 2000/2006, nell'aprile 2004, il Piano definisce i limiti territoriali dei bacini di traffico e contiene tutti gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali necessari per la successiva elaborazione dei piani di bacino da parte delle province e dei piani urbani del traffico da parte dei comuni.
Regione Puglia	Approvato con Delibera 1719/2002. Il PRT individua le linee di intervento relative ai servizi minimi del TPRL, attuate a loro volta dal PTS, quale strumento di programmazione settoriale regionale da intendersi quale Piano Attuativo del PRT, definisce i servizi, la loro organizzazione e le risorse per la loro gestione. Il PRT identifica inoltre le linee di intervento in materia di intermodalità

PIANO REGIONALE DELLA LOGISTICA

Regione Molise	La regione non si è dotata di un Piano della Logistica
Regione Puglia	La regione si è dotata di un Piano Regionale delle merci e della logistica che approfondisce e sviluppa le linee di intervento in materia di intermodalità identificate nel PRT

PIANI TERRITORIALI DI COORDINAMENTO PROVINCIALI

Regione Molise	
Campobasso	<p>Il piano territoriale di coordinamento, predisposto e adottato determina gli indirizzi generali di assetto del territorio e, in particolare indica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti; • la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione; • le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulica-forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque; • le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali.
Isernia	Nessuna informazione ottenuta al riguardo
Regione Puglia	
Bari	<p>Il PTCP intende coniugare il paradigma della coesione territoriale nei seguenti tre grandi obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • qualità territoriale: qualità dell'ambiente di vita e di lavoro; comparabili livelli di benessere e di qualità della vita fra territori, simile accesso ai servizi di interesse generale e alla conoscenza; • efficienza territoriale: resource-efficiency in termini di uso delle risorse naturali, consumo di suolo, rispetto del paesaggio e in termini di uso dell'energia; competitività e attrattività del territorio; accessibilità interna ed esterna; • identità territoriale: salvaguardia delle specificità e delle vocazioni produttive; valorizzazione del patrimonio culturale; rafforzamento del capitale sociale locale; costruzione di visioni condivise.
Foggia	<p>Con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 84/2009 è stato approvato in via definitiva il Piano Territoriale di Coordinamento provinciale, inteso come strumento che consente di delineare le grandi scelte sul territorio, oltre che essere di indirizzo per la pianificazione sottordinata</p>
Brindisi	<p>Il Piano definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale (assetto idrogeologico ed idraulico-forestale, salvaguardia paesistico-ambientale, quadro infrastrutturale, sviluppo socio-economico). Esso costituisce strumento fondamentale per il coordinamento dello sviluppo provinciale "sostenibile" nei diversi settori, nel contesto regionale, nazionale, mondiale.</p> <p>L'Amministrazione Provinciale, con la redazione del PTCP, intende avviare un nuovo modello di pianificazione partecipata con tutti gli enti comunali ed altri soggetti operanti sul territorio (imprese, associazioni, cittadini, ...), di concerto con l'ente Regione, che vada oltre la stesura del piano stesso per diventare un sistema dinamico di cooperazione ed interscambio permanente tra gli attori coinvolti.</p>
Lecce	<p>Obiettivo generale del PTCP è la costruzione di un quadro di coerenze entro il quale, la Provincia e le singole Amministrazioni ed Istituzioni, possono definire le politiche di miglioramento della qualità e delle prestazioni fisiche, sociali e culturali dell'intero territorio provinciale.</p> <p>Con questo strumento si dota di un fondamentale strumento di governo finalizzato a definire e proporre gli obiettivi da perseguire mediante indirizzi e criteri in ordine alla programmazione della pianificazione urbana ed alla realizzazione di interventi nei quali rappresentare la conservazione, la modificazione e la trasformazione del territorio.</p>

Taranto	<p>Il PTCP fornisce una pianificazione territoriale ottimale, in modo da determinare in fase decisionale, nel modo più preciso possibile, le migliori strategie riguardanti le infrastrutture viarie, le aree di interesse ambientale da salvaguardare e le ipotesi di sviluppo industriale e urbano.</p> <p>L'obiettivo è la definizione degli assetti fondamentali del territorio provinciale tarantino, per la costruzione di un condiviso futuro modello di sviluppo socio - economico</p>
Barletta-Andria-Trani	<p>Rappresenta un progetto di territorio nello spirito della sinergia e della continuità con gli esiti positivi conseguiti da altre esperienze di programmazione e pianificazione. Il PTCP si orienta nella costruzione di processi partecipativi con partenariati significativi e si delinea come stimolo e supporto alla formazione di un'Intelligenza Economica Territoriale finalizzata a favorire un'unitarietà d'azione territoriale, attraverso la quale contribuire a migliorare l'innovazione e competitività di questo territorio nel più vasto orizzonte dei processi di globalizzazione.</p>

5.4 Analisi di scenario infrastrutturale

In questo paragrafo sono riportati i principali risultati ottenuti dalle analisi sull'assetto attuale delle infrastrutture nelle Regioni della Piattaforma logistica Adriatica Sud. Le reti infrastrutturali sono analizzate riferendosi alle principali componenti: gli archi, comprendenti le reti stradali, ferroviarie; i nodi, comprendenti i porti, gli aeroporti ed i centri merci. L'analisi è stata condotta per ogni singola componente principale in termini di: dotazioni di infrastrutture e servizi di trasporto; funzioni che le attuali infrastrutture e servizi dovrebbero assolvere; criticità connesse al soddisfacimento delle esigenze di mobilità delle merci.

Rete stradale

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi alle infrastrutture di trasporto stradale nel Mezzogiorno, mostrano che, a fronte di una dotazione complessiva leggermente superiore alla media nazionale, la qualità delle strade disponibili è scarsa e l'indice relativo alle autostrade è inferiore alla media nazionale. Si evidenzia come l'estensione della rete delle strade regionali e provinciali e delle autostrade del Mezzogiorno sia inferiore a quella del Nord in termini sia di dotazione assoluta che di dotazione relative.

La dotazione stradale del Molise è di 13.575 km, di cui 2.872 km costituiti da strade di rilievo nazionale e regionale e 10.635 km da strade comunali (urbane, extraurbane e vicinali). La viabilità di grande comunicazione presente sul territorio regionale si compone di poche infrastrutture e precisamente:

- ▶ Direttrice Est-Ovest: la SS 647 "Fondovalle del Biferno" che collega Campobasso con la costa adriatica (Termoli), la SS 650 "Fondovalle del Trigno" che collega Isernia con la costa adriatica (Vasto), la SS 85 "Venafrana" che da Isernia giunge a Venafro e quindi al casello autostradale di S. Vittore (A2).
- ▶ Direttrice Nord-Sud: la SS 17 "dell'Appennino Abruzzese ed Appulo-Sannitico" che unisce Campobasso a nord con Isernia (per proseguire in Abruzzo fino a L'Aquila) e a sud con Foggia, ed il tratto dell'autostrada A14 Bologna-Taranto, che insieme alla SS 16 "Adriatica", è a servizio dei collegamenti che interessano la costa, oltre a costituire per il traffico interregionale adriatico corridoi di ingresso nella regione.
- ▶ I tratti autostradali si riconducono alla sola A14 che, attraverso il casello di Termoli, consente i collegamenti extraregionali a sud con le principali città della Puglia ed a nord con la fascia costiera adriatica.

La Puglia ha una rete viaria extraurbana costituita da 313 km di rete autostradale, da oltre 1.600 km di strade statali, da circa 1.400 km di strade ex-statali e da circa 8.200 km di strade provinciali. Le direttrici preferenziali sono quella nord-sud e quella est-ovest che collega la Regione Puglia con la Campania, la Basilicata e la Calabria.

La rete autostradale pugliese è costituita dal tratto Poggio Imperiale-Taranto della A14 Bologna-Taranto (Massafra) e dal tratto Lacedonia-Canosa della A16 Napoli-Canosa, connessi tra loro con il raccordo di Canosa. La rete autostradale è integrata longitudinalmente dall'itinerario Bari-Fasano-Brindisi-Lecce-Maglie-Otranto, formato dalla SS16 nel tratto tra Bari e Fasano, dalla SS379 nel tratto tra Fasano e Brindisi, dalla SS613 tra Brindisi e Lecce e di nuovo dalla SS16 nel tronco Lecce-Maglie-Otranto, e dalle tangenziali di Bari, di Brindisi e di Lecce. Su quest'asse longitudinale si innesta il collegamento tra Brindisi e Taranto che avviene attraverso la SS7.

Da Taranto la SS7 si riconnette da un lato alla A14 e dall'altro a realizzare il collegamento interregionale con Matera mentre la SS106 collega la Puglia alla Calabria e alla Sicilia percorrendo la costa ionica

Fanno parte della rete portante SNIT anche il collegamento interregionale Bari-Altamura-Potenza lungo la SS96 e la diramazione lungo la SS99 da Altamura a Matera che riconnette la rete con la SS7 per Taranto. Da Potenza la rete SNIT viene infine integrata dal collegamento con Foggia realizzato attraverso la SS655, che presenta nel tratto Candela-Foggia due corsie per senso di marcia.

Rete ferroviaria

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi al trasporto ferroviario nel Mezzogiorno mostrano che tutte le Regioni del Mezzogiorno hanno una dotazione inferiore alla media nazionale. La qualità delle ferrovie disponibili è scarsa, infatti, l'indice relativo alle ferrovie a doppio binario elettrificato è circa la metà della media nazionale.

I sistemi ferroviari del Molise e della Puglia non si discostano significativamente dal quadro generale del Mezzogiorno. Più in particolare, il sistema ferroviario molisano è costituito da linee gestite esclusivamente dalle Ferrovie dello Stato Spa, per un'estensione complessiva di circa 270 km, di cui 66 km elettrificati, e 23 km a doppio binario. Dal punto di vista della composizione delle singole linee si può affermare che la regione Molise è servita da 4 linee:

- ▶ Linea Termoli-Montenero /Termoli-Campomarino è l'unica rete fondamentale della regione e corrisponde alla tratta regionale della linea adriatica Bologna-Taranto. Il tratto molisano si estende per 35 km circa ed è quasi del tutto elettrificato e a doppio binario. A Termoli, si connette con la linea Termoli-Benevento.
- ▶ Linea Termoli - Benevento: è una rete complementare ed è in grado di costituire un'alternativa alle altre vie di collegamento tra l'Adriatico e il

Tirreno. A binario unico non elettrificata è inadeguata per il trasporto merci ed attrae esclusivamente il traffico regionale di scarsa capacità giornaliera.

- ▶ Linea Campobasso-Roma: è una linea complementare che collega le due province molisane con la capitale.
- ▶ Linea Campobasso-Napoli per il collegamento delle due province molisane con il capoluogo campano.

La rete ferroviaria regionale della Puglia è costituita da quasi 1.500 km di linee e ha come direttrice fondamentale quella Nord-Sud costituita dalla linea Bologna-Bari-Brindisi-Lecce (Corridoio Adriatico), più in particolare:

- ▶ Linea Chieuti-Foggia-Bari è la rete fondamentale costituita dalla direttrice costiera Adriatica che collega tra loro i principali centri della regione, da Foggia a Lecce e dalla linea Foggia-Cervaro-Orsara, principale collegamento trasversale con la costa tirrenica.
- ▶ Linea Bari-Brindisi-Lecce è la rete complementare che costituisce il proseguimento della direttrice Adriatica, la linea Taranto-Brindisi, la linea Cervaro-Rocchetta S. Antonio Lacedonia, la linea Taranto-Ginosa, la linea Barletta-Spinazzola, la linea Spinazzola-Gioia del Colle, la linea Foggia-Manfredonia.

Rete portuale

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi alle infrastrutture di trasporto portuali nel Mezzogiorno, mostrano una dotazione superiore alla media nazionale. Tuttavia, in termini di dotazione di superfici di accosti, piazzali e magazzini la dotazione è inferiore alla media nazionale.

Rispetto alla dotazione media del Mezzogiorno il Molise, in cui il porto di Termoli rappresenta l'unica infrastruttura portuale destinata principalmente al servizio di pesca e merci (mentre non sono presenti infrastrutture ferroviarie, magazzini frigoriferi e silos all'interno del porto), presenta una dotazione portuale nettamente inferiore (31,5 contro 76,2 del mezzogiorno di Italia). Sul fronte del traffico passeggeri, i collegamenti attualmente operativi sono quello con le isole Tremiti e quello con la Croazia che hanno subito negli ultimi anni una generalizzata flessione nel numero di sbarchi-imbarchi.

Differente è la situazione della Puglia il cui sistema portuale si fonda su tre porti principali "di interesse nazionale", Bari, Taranto e Brindisi, sedi di Autorità Portuali e da un insieme di altri porti che il PRT definisce di interesse regionale per la loro capacità di svolgere servizi commerciali e/o di supporto alla produzione industriale.

Affinché si abbia uno sviluppo coordinato e significativo per ogni infrastruttura portuale regionale, la Regione Puglia, di intesa con le Autorità portuali dei tre principali porti, ha definito un **sistema portuale incentrato sulla specializzazione delle singole**

infrastrutture dando ad ognuna di esse specifica valenza, valorizzando così le sinergie fra di esse. Più in particolare, i tre porti di interesse nazionale sono:

- ▶ Porto di Bari è considerato porta dell'Europa verso la penisola Balcanica ed il Medio Oriente ed è definito uno scalo polivalente in grado di rispondere a tutte le esigenze operative. La multifunzionalità operativa deriva dalla tipologia delle banchine e dalle attrezzature presenti che permettono di movimentare qualsiasi tipologia di merce. Anche grazie a tali caratteristiche è indicato quale "terminale occidentale" del "Corridoio 8", la direttrice plurimodale trans-europea che collegherà l'Europa meridionale al Mar Nero attraversando Albania, Macedonia e Bulgaria. Nel suo bacino di circa 285 ettari, sono presenti banchine per il ricevimento delle merci, banchine per il servizio di navi traghetto RO-RO e banchine atte a ricevere navi di grande stazza quali quelle crociere.
- ▶ Porto di Brindisi è un porto multipurpose, composto dal porto interno, porto medio ed porto esterno. Il porto interno è destinato al traffico traghetti, il porto medio è principalmente destinato alle attività commerciali e quello esterno ha vocazione principalmente industriale e in esso sono installate le strutture destinate allo sbarco dei prodotti destinati agli stabilimenti del polo industriale chimico. Tale infrastruttura si pone come il naturale "gate" di riferimento per le relazioni con la Grecia, l'area balcanica, la Turchia ed il bacino orientale del Mediterraneo, occupando, nel reticolo degli itinerari dei corridoi transnazionali, una posizione strategica e costituendo crocevia del corridoio adriatico con quello sud europeo n.8. Sono presenti collegamenti ferroviari che, attraverso il nodo della stazione di Brindisi, si collegano verso il nord, lungo la direttrice Bari - Bologna - Milano ed ad ovest con la Campania e la Calabria. I collegamenti stradali ripercorrono le medesime direttrici.
- ▶ Porto di Taranto è uno scalo polifunzionale dotato di impianti per la movimentazione di contenitori, carichi generali, rinfuse solide e liquide. Il porto è localizzato sulla costa settentrionale dell'omonimo golfo, è un porto naturale costituito da un'ampia rada denominata Mar Grande e da un'insenatura più interna chiamata Mar Piccolo. I principali collegamenti sono riconducibili alla SS 7 Via Appia e l'Autostrada A14 Bologna - Taranto, mentre per i collegamenti ferroviari ci si affida alla linea ferroviaria Bologna - Bari e linea ferroviaria Bari - Taranto.

Infine, il Porto di Manfredonia è inserito nel piano regionale di potenziamento infrastrutturale della zona della Capitanata che comprende ulteriori infrastrutture prioritarie quali il nodo ferroviario di Borgo Inconronata e l'interporto di Cerignola. Queste ultime sono destinate al traffico dei container e sono fondamentali per le esportazioni dei prodotti agro-alimentari sui mercati internazionali.

Rete aeroportuale

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi alle infrastrutture di trasporto aeroportuali nel Mezzogiorno, mostrano una dotazione superiore alla media nazionale, soprattutto grazie all'apporto delle isole. Tuttavia, in termini di dotazione di superfici di piste, aree di sedime e di parcheggio, i valori del mezzogiorno sono inferiori alla media nazionale.

Il sistema aeroportuale pugliese è costituito dai quattro aeroporti esistenti strutturati su un modello "di diffusione e specializzazione", con la tendenza a sviluppare prevalentemente le principali vocazioni di ciascuno di essi. In dettaglio:

- ▶ Aeroporto di Bari specializzato ad accogliere il traffico di linea ha registrato nel corso di questi ultimi anni un costante trend di crescita del traffico passeggeri, grazie al potenziamento del network dei collegamenti nazionali, ma soprattutto in conseguenza dell'avvio di collegamenti di linea con le principali destinazioni europee e con aree che si stanno affacciando sullo scenario economico del vecchio continente;
- ▶ Aeroporto Brindisi/Casale sarà destinato al traffico di linea, charter ed attività complementari concentrata in periodi stagionali o con servizi "frontalieri";
- ▶ Aeroporto di Foggia "Gino Lisa" si prevede la specializzazione nei voli charter (turismo a destinazione Gargano e San Giovanni Rotondo). Nel corso di questi anni il traffico è costantemente aumentato;
- ▶ L'Aeroporto di Taranto traffico cargo in relazione al Taranto Container Terminal (TCT), grazie anche al fatto che, nel 2006, il gruppo Alenia Aeronautica destina l'insediamento di Grottaglie a luogo per la realizzazione delle fusoliere in fibra di carbonio, con una serie di interventi di adeguamento dell'aeroporto e di modifica alla viabilità locale.

Il sistema logistico del Molise

Per la regione Molise, la realizzazione di una infrastruttura intermodale e logistica da realizzare all'interno del territorio regionale è stata una delle opere strategiche interportuali di interesse nazionale e menzionato all'interno del Piano degli Interporti (ex legge 454/97).

Inoltre, la creazione di un idoneo scalo interportuale è collegata al problema del recupero della dotazione portuale della Regione. Infatti, l'azione sinergica delle due infrastrutture produrrà una maggiore integrazione tra le diverse modalità di trasporto ponendo la piattaforma territoriale così definita quale nodo di interscambio logistico a servizio dell'area regionale, del basso Abruzzo, all'alta Puglia, con estensioni possibili verso alta Campania e Basso Lazio mediante collegamenti ferroviari, stradali e marittimi. La possibile infrastruttura interportuale è riconosciuta anche nello "Studio di fattibilità del Corridoio Adriatico" quale "nodo Intermodale di Corridoio".

Il sistema logistico della Puglia

Con riferimento al sistema logistico della Puglia, c'è da segnalare la creazione di un **Distretto della Logistica in Puglia**, nato per iniziativa della Regione e di Confindustria Puglia al quale aderiscono i principali operatori logistici gravitanti intorno al polo marittimo-portuale di Bari-Taranto-Brindisi.

Va inoltre specificato che la rete logistica pugliese è composta da due infrastrutture interportuali e da un'infrastruttura adibita alla manipolazione delle merci:

- ▶ **L'Interporto Regionale della Puglia** costituisce uno dei sistemi intermodali d'avanguardia del Sud Italia. Proprio per la sua posizione può essere considerato l'unica infrastruttura logistica nel mediterraneo orientale in grado di intercettare il traffico merci proveniente e diretto verso l'area balcanica e nodo logistico prioritario del Corridoio VIII transeuropeo Bari-Varna. Risulta coerente con le altre infrastrutture di trasporto già presenti nel territorio e è dotato di una sufficiente accessibilità sia dal lato stradale che ferroviaria. Ha potenziali relazioni sia con il porto che con l'aeroporto internazionale di Bari Palese. La presenza sul territorio di tale infrastruttura aumenta le potenzialità del territorio orientato a cogliere le opportunità derivanti dalla crescita dei mercati del far-east e della penisola indiana e dalla riorganizzazione del traffico verso il Nord America con il conseguente rafforzamento del sistema logistico del Sud Europa. In tale ottica l'Interporto Regionale della Puglia si configura come una vera e propria piattaforma retroportuale a servizio del sistema costituito dagli scali pugliesi oltre che dal porto di Gioia Tauro;
- ▶ **L'interporto di Cerignola** è un centro integrato di infrastrutture logistiche per la trasformazione, lo stoccaggio e il trasporto delle merci. Data la peculiare ubicazione in un quadrante strategico lungo la dorsale adriatica, oltre ad essere una realtà al servizio dei diversi porti pugliesi, si pone in rete con altri interporti del Mezzogiorno e come punta avanzata per gli scambi commerciali con le aree centro-settentrionali del Paese, nonché porta di accesso per i mercati internazionali del Nord Europa e dell'area balcanica;
- ▶ **Il Distripark di Taranto** non ancora operativo, una volta terminato e messo in rete con il porto di Taranto attraverso un raccordo ferroviario veloce, sarà una struttura in grado di attirare, sul lato dell'offerta, una pluralità di imprese di trasporto, di servizi, di trasformazione e assemblaggio di componenti industriali e, sul lato della domanda, nuovi flussi di traffico che guardano non alla semplice movimentazione portuale, ma ad un servizio completo per la gestione della catena distributiva delle merci con tecnologie avanzate.

Interventi previsti

Nelle tabelle che seguono, vengono indicati i principali interventi infrastrutturali che si intende realizzare sul territorio del Molise e della Puglia.

Interventi Prioritari in Molise

AMBITO	INTERVENTI
RETE STRADALE	Collegamento veloce S.Vittore-Termoli Svincolo Roccasicura Bretella variante Venafro-Nuinzata lunga Adeguamento svincolo A-14 Tangenziale Termoli-Campomarino
RETE FERROVIARIA	Velocizzazione linea Venafro-Campobasso Elettrificazione tratta Venafro-Termoli Realizzazione Metropolitana leggera Collegamento Lucera-Campobasso Collegamento F.V. Biferno pedemontana Montemauro
INTERPORTI	Realizzazione Interporto di Termoli - I lotto Realizzazione Interporto di Termoli - II lotto Realizzazione Interporto di Termoli - III lotto
PORTUALITÀ	Riassetto porto di Termoli e realizzazione dell'approdo commerciale Realizzazione Centro di stoccaggio e smistamento merci di Venafro
AEROPORTI	Valutazione e localizzazione scalo aeroportuale

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Interventi Prioritari in Puglia

AMBITO	INTERVENTI
RETE STRADALE	Tangenziale Est di San Severo
	Tangenziale Est e Ovest di Foggia
	Ammodernamento SS16 Adriatica
	Completamento SP 141 e SP 28
	Circonvallazione di Novoli
	Completamento Lecce-Porto Cesareo
RETE FERROVIARIA	Completamento linea San Severo-Peschici
	Potenziamento interoperabilità del nodo di Barletta
	Potenziamento linea FAL sulla tratta Toritto-Bari
	Potenziamento interoperabilità stazione di Bari Centrale
	Linea AC Bari-Napoli
PORTUALITA'	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del Porto di Bari
	Potenziamento Porto di Manfredonia
	Nuovo terminal crocieristico nel porto di Brindisi
AEROPORTI	Viabilità d'accesso agli aeroporti di Grottaglie, Foggia e Bari
	Potenziamento aeroporto di Foggia
	Accessibilità multimodale dell'aeroporto di Brindisi

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

5.5 Conclusioni

Le analisi socio-economiche e demografiche evidenziano tendenze comuni nelle due Regioni della Piattaforma Adriatica sud: per il periodo 2010-2020 si prevede un tasso negativo di variazione della popolazione residente, così come un peggioramento dell'indice di vecchiaia, di carico sociale e di ricambio sociale.

Di seguito alcune osservazioni emerse dall'analisi delle infrastrutture sia con riferimento alla due Regioni che alcuni commenti relativi ai relativi sistemi logistici.

La viabilità di grande comunicazione presente sul territorio della Piattaforma Adriatica Sud si compone di infrastrutture schematizzabili secondo due direttrici principali: Est-Ovest e Nord- Sud. Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi al trasporto ferroviario nel Mezzogiorno, mostrano che tutte le Regioni del Mezzogiorno hanno una dotazione inferiore alla media nazionale. I sistemi ferroviari del Molise e della Puglia non si discostano significativamente dal quadro generale del Mezzogiorno. Più in particolare, la qualità delle ferrovie disponibili è scarsa, infatti, l'indice relativo alle ferrovie a doppio binario elettrificato è circa la metà della media nazionale.

Il sistema portuale pugliese si fonda su tre porti principali di interesse nazionale (**Bari, Taranto e Brindisi**). Affinché si abbia uno sviluppo coordinato e significativo per ogni infrastruttura portuale regionale, la Regione Puglia, di intesa con le Autorità portuale dei tre principali porti, ha definito un sistema portuale incentrato sulla specializzazione delle singole infrastrutture dando ad ognuna di esse specifica valenza, valorizzando così le sinergie fra di esse. In particolare, il porto di Bari viene indicato quale "terminale occidentale" del "Corridoio 8"; il porto di Brindisi si pone quale naturale "gate" di riferimento per le relazioni con la Grecia, l'area Balcanica e la Turchia ed il bacino orientale del Mediterraneo; quello di Taranto quale scalo polifunzionale. **Sulla direttrice adriatico, così come evidenziato dal Nuovo Piano della Logistica, sono questi tre porti - interporti/hub - che configurano la piattaforma logistica fondamentale.**

Il sistema aeroportuale pugliese è costituito dai quattro aeroporti esistenti strutturati su un modello "di diffusione e specializzazione", con la tendenza a sviluppare prevalentemente le principali vocazioni di ciascuno di essi.

Con riferimento ai sistemi logistici regionali, per la Regione Molise si sottolinea come la realizzazione di un'infrastruttura intermodale e logistica sia stata una delle opere strategiche prioritarie mentre, per la Regione Puglia, si evidenzia il progetto del Distripark di Taranto, l'interporto Regionale della Puglia, l'interporto di Cerignola.

6 LA PIATTAFORMA LOGISTICA TIRRENICO SUD



6.1 Analisi socio-economica e territoriale

Andamenti
Demografici

La piattaforma logistica Adriatico Sud consiste di **Campania, Basilicata e Calabria**.

L'area tirrenica è quella che ha registrato risultati inferiori alla media del Mezzogiorno in termini di dinamiche della popolazione, delle esportazioni e del valore aggiunto, risentendo ancora della crisi della grande impresa, specie pubblica, e delle difficoltà economico-sociali dell'area. La Campania è la Regione della Piattaforma in oggetto che mostra il livello di sviluppo minore: nel 2009 il PIL per abitante è risultato in questa regione pari a 16.199 euro, il 64,1% di quello medio italiano, rispetto al 72,8% della Basilicata e inferiore anche al 66,3% della Calabria.

Nel periodo 2000-2010 tale area registra una limitata crescita della popolazione (0,9% nel decennio), mezzo punto in meno rispetto a quanto registrato nella media del Mezzogiorno²⁰. In particolare, la Basilicata, registra la più ampia flessione in termini di popolazione (-2% nel periodo 2000-2010 e -4,1% nel 2010-2020). D'altronde, tale piattaforma è quella che presenta un indice di vecchiaia notevolmente inferiore rispetto a quello del Mezzogiorno (106,9% rispetto al 120,3 medio nell'area), che si accompagna ad un basso indice di carico sociale sulla popolazione attiva (63,8%) - Tabella 66.

Per tutte le Regioni dell'area si prevede una riduzione della popolazione tra il 2010-2020, accompagnata da un aumento dell'indice di carico sociale che, con riferimento alla piattaforma nel suo insieme, passerà da 63,8% a 67,95.

²⁰ Si segnala come l'area del Mezzogiorno comprenda anche l'Abruzzo in quanto l'area oggetto di studio dello SVIMEZ comprende anche tale Regione. Tuttavia, nel presente Rapporto l'Abruzzo rientra nella Piattaforma dell'Area Centrale.

Tabella 66 - Popolazione residente nel 2010 ed evoluzione al 2020

Aree territoriali	Popolazione residente nel 2010		Tassi di variazione %		2010			2020		
	Unità	Composizione %	2000-2010	2010-2020	iv	Rs	cs	iv	rs	cs
Campania	5.824.662	27,9	1,9	-1,9	96,5	84,5	63,7	129,7	111,6	67,7
Basilicata	588.879	2,8	-2,1	-4,1	148,2	94,3	64,7	187,3	139,0	68,8
Calabria	2.009.330	9,6	-0,9	-1,6	130,2	87,2	63,9	166,6	131,2	68,3
Piattaforma Tirrenico Sud	8.422.871	40,3	0,9	-2,0	106,9	85,8	63,8	141,2	117,6	67,9
Mezzogiorno*	20.881.429	34,61	1,4	-1,7	120,3	93,5	63,9	156,1	125,3	69,0
Centro Nord	39.458.899	65,39	8,6	4,2	157,9	136,1	64,8	172,2	137,1	70,8
Italia	60.340.328	100,00	6,0	2,1	144,0	118,3	64,5	166,7	132,8	70,2

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Quadro
Macroeconomico

Con riferimento al valore aggiunto, la variazione registrata per il periodo 2000-2007 è positiva e si attesta allo 0,5%, inferiore di tre punti percentuali rispetto alla media del sud (Tabella 67).

Di questa Piattaforma, la Campania rappresenta la componente principale, esprimendone il 68,4% del prodotto (nel 2007), mentre conta per il 26,7% del valore aggiunto del Mezzogiorno. L'intera area mostra una bassa propensione all'export (7% rispetto a 8,5% nel Mezzogiorno), sebbene questa risulta comunque significativa per alcune aree (come Melfi). La tenuta del settore automobilistico è uno dei motivi per cui l'area ha risentito meno della crisi: l'export nel periodo 2005-09 è addirittura cresciuto dell'8,6%, a fronte di una flessione media nel Mezzogiorno del -9,1%. In valore assoluto la Campania è la seconda realtà meridionale dopo la Sicilia, mentre se si considera il tasso di apertura, questo si attesta ad un valore di 10,7 inferiore alla media nazionale. Stessa situazione risulta evidenziata per la propensione all'esportazione (Tabella 68).

La piattaforma tirrenica è caratterizzata dalla presenza di pochi poli industriali. Spiccano, come poli esportatori, quelli localizzati nei sistemi locali del lavoro di Napoli (Campania) e Melfi (Basilicata), mentre non ne esistono in Calabria.

Tabella 67 - Valore aggiunto ai prezzi base, unità di lavoro e produttività 2000-2007
(Variazione media annua % calcolata rispetto al 2000)

Aree territoriali	Valore aggiunto ai prezzi base		Unità di lavoro		Produttività	
	Var. % media annua 2000-2007	Composizione % 2007	Var. % annua 2000-2007	Composizione % 2007	Var. % media annua 2000-2007	Indice 2007 (Mezzogiorno=100)
Campania	0,9	26,7	0,6	26,3	0,3	101,4
Basilicata	0,5	3,1	0,1	3,2	0,4	96,5
Calabria	0,8	9,2	1,0	9,6	-0,2	95,8
Piattaforma Tirrenico Sud	0,5	39,0	0,5	39,1	0,0	99,6
Mezzogiorno*	0,8	100,0	0,6	100,0	0,1	100,0
Centro Nord	1,3		1,1		0,2	
Italia	1,2		1,0		0,2	

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Tabella 68 - Importazioni, esportazioni, propensione all'esportazione e grado di apertura delle economie territoriali (milioni di euro correnti)

Aree territoriali	Importazioni			Esportazioni			Propensione all'esportazione		Grado di apertura del mercato	
	2009	Comp %	Var % 2005-2009	2009	Comp %	Var % 2005-2009	2005	2009	2005	2009
Campania	8.481,7	22,8	2,2	7.918,2	25,8	4,5	8,3	8,3	17,3	17,3
Basilicata	874,4	2,3	26,0	1.523,0	5,0	38,5	10,9	14,2	17,8	22,4
Calabria	552,0	1,5	-9,8	327,9	1,1	2,9	1,0	1,0	2,9	2,6
Piattaforma Tirrenico Sud	9.908,2	26,6	3,1	9.769,1	31,9	8,6	6,7	7,0	13,9	14,1
Mezzogiorno*	37.242,9	100	-18,7	30.685,0	10,7	100	9,9	8,5	23,2	18,9
Centro Nord	239.346,8	-	-7,1	255.367,0	89,3	-	24,0	22,0	47,8	42,6
Italia	276.589,6	-	-8,9	286.052,0	100,0	-	20,6	18,8	41,8	37,0

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Sistema Produttivo

Nel periodo 2005-2009, le imprese attive sul territorio sono aumentate del 3,3%: la Basilicata è l'unica Regione che segna una contrazione (-1,2%). Con riferimento ai singoli settori, a fronte di una riduzione delle imprese attive nei settori dell'agricoltura (fatta eccezione per la Calabria che registra un aumento) e dell'industria, tutte e tre le Regioni registrano un aumento a favore dei settori delle costruzioni e dei servizi.

Tabella 69 - Unità locali e addetti alle imprese dei settori extra-agricoli nel 2007 e variazioni delle imprese attive 2005-2009

Aree territoriali	Unità locali del totale dei settori extragricoli nel 2007					Variazione % del numero delle imprese attive tra il 2005 e il 2009					
	Unità locali	Addetti	Tasso di industrializzazione	Densità unità locali	Quota delle unità locali con oltre 50 addetti						
					Unità locali	Addetti	Agricoltura	Industria	Costruzioni	Servizi	Totale
Campania	373.993	1.096.313	40,1	64,5	0,4	20,2	-8,4	-10,1	15,0	8,7	4,4
Basilicata	39.175	122.229	58,7	66,3	0,4	22,5	-8,5	-11,7	6,2	6,2	-1,2
Calabria	120.873	312.720	22,9	60,3	0,3	13,6	4,6	-22,8	7,0	4,5	1,6
Piattaforma Tirrenico Sud	534.041	1.531.261	37,3	63,6	0,4	19,0	-5,4	-13,4	12,3	7,6	3,3
Mezzogiorno*	1.353.193	4.006.782	40,5	65,1	0,4	18,4	-9,0	-16,5	12,7	6,7	0,9
Centro Nord	3.531.120	13.579.263	100,9	91,5	0,7	27,2	-8,6	-12,3	15,4	9,1	4,4
Italia	4.884.313	17.586.044	79,8	82,3	0,6	25,2	-8,8	-13,5	14,6	8,3	3,2

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Mercato del lavoro

Il mercato del lavoro della Basilicata presenta condizioni migliori sia di quelle medie del Mezzogiorno, sia di quelle prevalenti nel resto della Piattaforma logistica di appartenenza. Il tasso di disoccupazione (12,2%) è lievemente inferiore a quello medio meridionale e della piattaforma di pertinenza (12,5%); il tasso di occupazione è più elevato (48,5% rispetto al 44,6% del Sud). La crisi ha colpito il mercato del lavoro della Basilicata con intensità lievemente superiore a quella media nel Mezzogiorno: nel periodo 2005-2009 il tasso di disoccupazione è sceso solo del -1,1%, a fronte di una diminuzione del -1,8% nel Mezzogiorno. Gli effetti della recente crisi sul mercato del lavoro sono stati significativi. Gli occupati sono calati del 2,7 % in media, pari a 5.200 unità. La flessione, in linea con quella del Mezzogiorno, è risultata più marcata rispetto a quella dell'Italia (Tabella 70).

Con riferimento alla Campania, il mercato del lavoro regionale risulta in condizioni peggiori di quelle medie del Mezzogiorno e anche di quelle nel resto della Piattaforma logistica di appartenenza. Il tasso di disoccupazione (12,9%) è maggiore di quello medio meridionale (12,5%), molto più elevato di quello medio nazionale (7,8%); il tasso di occupazione è inferiore (40,8% rispetto al 44,6% del Sud). La crisi ha colpito il mercato del lavoro campano con intensità superiore a quella media nel Mezzogiorno, e gli effetti sono stati molto significativi: nel periodo 2005-2009 il tasso di occupazione è sceso del -3,3%, a fronte di una diminuzione del -1,2% nel Mezzogiorno; l'occupazione è calata nel biennio 2007-2009 di oltre 100.000 unità. Una quota significativa della popolazione occupata è stata impiegata con orari di lavoro e retribuzioni inferiori ai livelli precedenti. L'aumento del tasso di disoccupazione è stato contenuto dalla diffusione di fenomeni di scoraggiamento nella ricerca attiva di un impiego.

Infine, la Calabria, presenta un mercato del lavoro con condizioni lievemente migliori della media Mezzogiorno. Il tasso di disoccupazione (11,3%) è inferiore di circa un punto a quello medio di area (12,5%), sebbene ancora distante da quello medio nazionale (7,8%); il tasso di occupazione è meno elevato della media del Sud (43,1% rispetto al 44,6% del Sud).

La crisi ha colpito, con apparente moderazione, anche il mercato del lavoro calabrese: nel periodo 2005-2009 il tasso di disoccupazione è diminuito di 3,1 punti, a fronte di un calo di 1,8 punti nel Mezzogiorno; il tasso di occupazione è diminuito anch'esso di 1,4 punti.

Tabella 70- Tasso di attività, occupazione e disoccupazione; numero di disoccupati e occupati nel 2009

Aree territoriali	Tasso di attività		Tasso di occupazione		Tasso di disoccupazione		Disoccupati		Occupati	
	2009	Var. % 2005-2009	2009	Var. % 2005-2009	2009	Var. % 2005-2009	Unità x1.000	Composizione %	Unità x1.000	Composizione %
Campania	46,9	-5,0	40,8	-3,3	12,9	-2,0	239,8	26,7	1612,0	25,6
Basilicata	54,6	-1,6	48,5	-0,7	11,2	-1,1	24,1	2,7	191,0	3,0
Calabria	48,7	-3,4	43,1	-1,4	11,3	-3,1	75,0	8,3	586,0	9,3
Piattaforma Tirrenico Sud	48,0	-4,3	42,0	-2,6	12,5	-2,1	338,9	37,7	2389,0	38,0
Mezzogiorno*	51,1	-2,5	44,6	-1,2	12,5	-1,8	899	100	6.288	100
Centro Nord	68,6	1,3	64,5	0,5	6,0	1,0	1.046	-	16.737	-
Italia	62,4	0,0	57,5	0,0	7,8	0,1	1.945	-	23.025	-

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

6.2 Analisi dei modelli di governance della Logistica

Il Piano Nazionale della Logistica approvato dal CIPE nel 2006 è stato il primo piano nazionale di riferimento per le azioni strategiche nel comparto delle infrastrutture, in continuità programmatica con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, integrato dagli interventi trasportistici inclusi nel Programma delle Infrastrutture Strategiche (Legge 443/2001). Le indicazioni strategiche contenute nel Piano hanno portato alla identificazione territoriale di:

- ▶ 7 macroaree che, con adeguata caratterizzazione funzionale, possono diventare le piattaforme logistiche del Paese;
- ▶ 9 grandi hub intermodali di attrazione per il combinato terrestre (Novara, Milano, Verona Quadrante Europa, Padova, Bologna, Roma nord, Marcianise, Bari, Catania)
- ▶ 11 poli di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo (La Spezia/Savona-Genova; Venezia/Chioggia; Trieste/Monfalcone; Ravenna; Livorno/Marina di Carrara-Piombino; Civitavecchia-Olbia; Ancona; Napoli-Salerno; Bari-Brindisi; Palermo-Trapani; Catania/Augusta-Messina).

Tali poli sono rafforzati dalle strutture retroportuali ed interportuali, che fungono da polmone operativo laddove la dimensione degli spazi portuali non consenta il massimo livello d'integrazione con il territorio d'influenza.

- ▶ 3 hub portuali: Gioia Tauro, Taranto e Cagliari;
- ▶ 2 hub aeroportuali: Milano Malpensa e Roma Fiumicino

Tale quadro generale pianificatorio appare sicuramente come il riferimento alla pianificazione nazionale più valido per rilanciare, in particolare nel Mezzogiorno, politiche di sviluppo fondate sulla spinta che le attività produttive possono ricevere da una più efficiente funzione di *governance* della logistica.

In particolare, i primi documenti relativi alla revisione del precedente Piano ed alla definizione delle linee politiche del nuovo Piano della Logistica, vedono tra le azioni prioritarie le politiche di filiera ovverosia azioni strategiche che interessano alcune filiere in cui si rilevano *best practice* per una successiva estensione a tutte le filiere, in primo luogo a quelle che saranno regolamentate anche attraverso i previsti accordi di settore. Le filiere individuate riguardano:

- ▶ Distribuzione urbana delle merci e processi di premialità;
- ▶ Best practice per la filiera dei beni di largo consumo;
- ▶ Best practice filiera del farmaco;

- ▶ Best practice Elettrodomestici;
- ▶ Best practice Automotive;
- ▶ Dal piano delle merci a quello della mobilità urbana.

Viene rimarcata quindi la necessità di allargare la base delle imprese che per dimensioni aziendali possono puntare su attività di tipo logistico, attraverso nuovi strumenti di aggregazione di imprese e/o servizi (contratti di rete, di distretto, di filiera) che consentano la formazione di “massa critica”.

All'interno del suddetto quadro di riferimento, si collocano due **esperienze specifiche di governance della logistica realizzate negli ultimi anni con la regia di Regioni e Enti locali appartenenti alla piattaforma logistica Tirrenico Sud:**

- ▶ **L'Agenzia Logica della Regione Campania**, dopo un'iniziale spinta verso la realizzazione di azioni tese all'aggregazione degli operatori logistici campani, l'Agenzia sembra rivestire un ruolo sostanzialmente promozionale delle presenze e delle opportunità infrastrutturali della regione;
- ▶ **Il consorzio R&D.LOG nella Regione Calabria** che coinvolge Università e Enti Pubblici di Ricerca (EPR) insieme ad imprese di varia natura, dalla grande impresa terminalistica, alla piccola impresa di logistica, dalle imprese di servizi portuali, a quelle di servizi logistici, servizi informatici, trasporto merci, ma anche di imprese non locali, interessate ad avviare nuove iniziative nell'area del Distretto Tecnologico della Logistica e della Trasformazione di Gioia Tauro.

Tratto comune di tali esperienze, come di altre analoghe avviate in regioni limitrofe, sono tuttavia le grandi difficoltà nel guidare processi di sistema che coinvolgono gli attori del mercato sia dal lato della domanda sia dal lato dell'offerta.

Per aspetti di maggior dettaglio sui modelli di governance della logistica riferibili alla piattaforma Tirrenico Sud si rimanda a quanto già evidenziato nell'analogo paragrafo riferito alla piattaforma Adriatico Sud, in cui sono ampiamente esposti contenuti trasversali e riferibili all'intera area del Mezzogiorno italiano.

6.3 Pianificazione Territoriale Regionale

Le Regioni considerate hanno redatto documenti di pianificazione regionale dei trasporti e del territorio. Di seguito, per ogni regione, sono riportati i riferimenti regionali relativi alla pianificazione del territorio e dei trasporti.

LEGGE DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA E DEI TRASPORTI

Regione Campania	Relativamente alla pianificazione regionale del territorio, il Consiglio Regionale della Campania ha approvato il 16 settembre 2008 il Disegno di Legge Approvazione e disciplina del Piano Territoriale Regionale, che dà il via ad un Piano che rappresenta il quadro di riferimento unitario per tutti i livelli della pianificazione territoriale. LR n.33 del 08/09/93, che ha approvato il Piano regionale dei Trasporti.
Regione Basilicata	LR 23/1999. Relativamente alla pianificazione regionale del territorio, in Basilicata non è stato ancora elaborato il <i>Quadro strutturale regionale (QSR)</i> previsto dalla legge Lr 23/1999, inteso quale atto di programmazione territoriale. Questo ritardo è da imputare alla mancata predisposizione della <i>Carta regionale dei suoli</i> , rispetto alla quale ne deve essere verificata la compatibilità, oltre che ad una prevalenza delle politiche/azioni settoriali nelle generali attività di programmazione.
Regione Calabria	LR 23/1990; LR19/2002, che illustra i contenuti fondamentali della Carta dei Luoghi. Gli obiettivi dello Schema della Carta Regionale dei Luoghi <ul style="list-style-type: none"> • valutare e attuare tutti i possibili criteri di scelta e di intervento finalizzati alla prevenzione e alla riduzione dei rischi ambientali; • definire l'assetto infrastrutturale in relazione alle esigenze dei differenti ambiti del territorio regionale.

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Regione Campania	Approvato con legge LR n.33 del 08/09/93, il Piano contiene gli obiettivi e gli interventi per la riorganizzazione, il potenziamento e la riqualificazione del trasporto su scala regionale ed interregionale
Regione Basilicata	Nel 2003 la Regione ha approvato il PRT. Il PRT Basilicata persegue l'obiettivo generale di garantire elevati livelli di accessibilità all'intero territorio di riferimento assicurare ai cittadini ed alle imprese residenti standard elevati di accessibilità e di qualità dei servizi per la mobilità di persone e merci attraverso il potenziamento delle reti di trasporto e dei sistemi logistici
Regione Calabria	La Regione Calabria ha in corso il processo di pianificazione. L'ultimo Piano Regionale dei Trasporti è stato approvato nel 1997. Nel 2003 è stato prodotto un aggiornamento che non è stato approvato dalla giunta regionale. Nel 2009 il processo di pianificazione dei trasporti regionale è stato riattivato attraverso la pubblicazione del documento <i>Indirizzi Tecnici per la Pianificazione dei Trasporti a scala regionale</i>

ALTRI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE

Regione Campania	
POR Campania FESR 2007-2013	<p>Orientamenti principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concentrazione tematica degli interventi e dei soggetti • Programmazione partecipata e sviluppo locale • Integrazione programmatica e finanziaria • Concertazione.
Piano Direttore della mobilità regionale	<p>Il Piano direttore della mobilità regionale deliberato dalla Giunta Regionale n° 1282 del 05 aprile 2002, costituisce il <i>documento apice della pianificazione nel settore della mobilità, rappresentando un documento di carattere generale, il quale disegna le esigenze di mobilità del territorio, le strategie generali di intervento, le azioni e gli obiettivi per ciascun settore modale</i></p>
Piano Territoriale Regionale della Campania (PTR) e pianificazione paesistica	<p>Il PTR individua il patrimonio di risorse ambientali e storico culturali del territorio, definisce le strategie di sviluppo locale e detta le linee guida e gli indirizzi per la pianificazione territoriale e paesaggistica in Campania. Il suo scopo è assicurare per il futuro uno sviluppo armonico della regione, attraverso un organico sistema di governo del territorio basato sul coordinamento dei diversi livelli decisionali e l'integrazione con la programmazione sociale ed economica regionali.</p>
Regione Basilicata	
POR Basilicata	<p>Gli obiettivi specifici del POR sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • completamento ed adeguamento delle direttrici strategiche a scala provinciale e regionale; • potenziamento di strutture e servizi di trasporto ferroviario; • adeguamento e miglioramento dei sistemi logistici regionali; • allestimento infrastrutturale tecnologico e funzionale di nodi di interscambio gomma-gomma e gomma-rotai.
Piano Regionale della viabilità	<p>Approvato nel 2003. Le principali strategie infrastrutturali materiali prevedono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il completamento delle grandi direttrici di livello interregionale che collegano le realtà territoriali economicamente più evolute o in via di sviluppo, così da esaltarne le integrazioni e le sinergie evitando strozzature nelle comunicazioni fra i sistemi territoriali; • la creazione di un adeguato sistema di relazioni tra le periferie forti, il centro e le aree interne nella regione; • il completamento del disegno già intrapreso con l'utilizzo delle risorse regionali e comunitarie per realizzare i collegamenti tra i centri urbani e le principali direttrici di traffico di fondovalle; • la realizzazione degli interventi individuati dalla Regione per l'attribuzione dei fondi derivanti dalla Delibera CIPE del 09/07/1998
Regione Calabria	
POR Calabria FESR 2007 - 2013	<p>L'Obiettivo Globale del POR Calabria FESR 2007 - 2013 è <i>sostenere lo sviluppo e la crescita del sistema economico al fine della convergenza con i livelli medi di sviluppo dell'UE, mobilitando le potenzialità endogene regionali tramite il miglioramento della competitività ed attrattività del sistema territoriale e la diversificazione e innovazione delle strutture produttive</i></p>
Linee Guida della Pianificazione Regionale	<p>Le Linee Guida della Pianificazione Regionale, in relazione all'attuale assetto del sistema infrastrutturale regionale, propongono strategie ed obiettivi territoriali e trasportistici molto precisi individuando alcune aree prioritarie per lo sviluppo regionale</p>

Quadro Territoriale Regionale (QTR)	<p>Il Quadro Territoriale Regionale (Q.T.R.) è lo strumento di indirizzo per la pianificazione del territorio con il quale la Regione, in coerenza con le scelte ed i contenuti della programmazione economico-sociale, stabilisce gli obiettivi generali della propria politica territoriale, definisce gli orientamenti per la identificazione dei sistemi territoriali, indirizza ai fini del coordinamento la programmazione e la pianificazione degli enti locali. Il Q.T.R. ha valore di piano urbanistico-territoriale, ed ha valenza paesaggistica riassumendo le finalità di salvaguardia dei valori paesaggistici ed ambientali secondo il Codice Urbani</p>
-------------------------------------	---

6.4 Analisi di scenario infrastrutturale

In questo paragrafo sono riportati i principali risultati ottenuti dalle analisi sull'assetto attuale delle infrastrutture nelle Regioni della Piattaforma logistica Tirrenico Sud. Le reti infrastrutturali sono analizzate riferendosi alle componenti rilevanti: gli archi, comprendenti le reti stradali, ferroviarie; i nodi, comprendenti i porti, gli aeroporti ed i centri merci. L'analisi è stata condotta per ogni singola componente principale in termini di: dotazioni di infrastrutture e servizi di trasporto; funzioni che le attuali infrastrutture e servizi dovrebbero assolvere; criticità connesse al soddisfacimento delle esigenze di mobilità delle merci.

Rete stradale

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi alle infrastrutture di trasporto stradale nel Mezzogiorno, mostrano che, a fronte di una dotazione complessiva leggermente superiore alla media nazionale, la qualità delle strade disponibili è scarsa e l'indice relativo alle autostrade è inferiore alla media nazionale. Si evidenzia come l'estensione della rete delle strade regionali e provinciali e delle autostrade del Mezzogiorno sia inferiore a quella del Nord in termini sia di dotazione assoluta che di dotazione relative.

La **Basilicata**, considerata la limitata estensione territoriale, è al penultimo posto nel meridione per il chilometraggio complessivo della rete viaria, con circa 4.900 km di autostrade, strade statali e provinciali (Tabella 71).

Tabella 71 - Estensione delle strade in Basilicata, Italia Meridionale ed in Italia (valori assoluti km)

	Autostrade	Strade Statali	Strade provinciali	Totale
Basilicata	40	2.022	2.862	4.924
Mezzogiorno	1.998	21.681	50.492	74.171
Italia	6.478	46.556	114.69	167.72

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Tale regione è inoltre caratterizzata da una forte prevalenza di strade provinciali (58,1%), seguite da quelle statali (41,1%), mentre, quasi inesistente è la rete autostradale (0,8%), che attraversa la regione soltanto nel versante ovest, e, anche dove è presente, è caratterizzata da drammatici colli di bottiglia provinciali (Tabella 72).

Tabella 72 - Basilicata, Mezzogiorno e Italia. Infrastrutture di trasporto stradali (ind. elem.)

	Strade urbane	Strade Extra urbane	Strade vicinali	Tot. strade comunali
Potenza	2.295	7.687	4.485	14.467
Matera	955	3.125	14.157	5.544
Basilicata	3.250	10.819	5.942	20.011
Mezzogiorno	1.998	21.681	50.492	74.171
Italia	6.478	46.556	114.69	167.72

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Il Piano Regionale dei Trasporti segnala che la Basilicata ha un indice per strade ed autostrade pari a 51,3, inferiore sia all'indice del Mezzogiorno (pari a 70,5) sia all'indice del Centro Nord (pari addirittura a 345,6).

In data 18.3.2003 con delibera di Consiglio Regionale n° 611, il Governo Regionale ha approvato il Piano Regionale della Viabilità che, unitamente al presente Piano, costituisce il Nuovo Piano Regionale dei Trasporti (nuovo PRT). Il Piano regionale della viabilità della Regione Basilicata evidenzia che il sistema stradale regionale, attraverso le direttrici principali con andamento prevalente Nord-Ovest - Sud-Est (Bradonica, Basentana, Agrina, Sinnica) privilegia gli spostamenti longitudinali, trascurando quasi totalmente quelli trasversali.

Le connessioni trasversali tra le direttrici di fondovalle sono garantite da antiche strade statali e provinciali che presentano livelli prestazionali assai modesti sia in termini di percorribilità generale che di velocità media.

Se si escludono, infatti, la nuova S.S.95 Tito - Brienza, la S.S.658 Pz - Melfi e la S.S. 585 Fondovalle Noce, i collegamenti tra le principali arterie regionali sono affidati a strade totalmente inadeguate rispetto alla necessità di perseguire un sistema complesso di relazioni.

La rete stradale della **Calabria** è costituita da un'autostrada (A3, Salerno - Reggio Calabria) da strade statali e strade provinciali. L'estensione totale della rete ammonta a circa 16.100 km (Tabella 73).

Tabella 73 - Regione Calabria. Rete stradale

	Estensione (km)	%
Autostrade	280	1,7
Strade Statali	3.400	21,1
Strade Provinciali	5.700	35,4
Strade Comunali e Minori	6.700	41,7
Totale	16.080	100

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Escludendo la viabilità comunale, il resto della rete è estesa per circa 9.400 km, di cui circa 300 rappresentati dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, 3.400 da strade statali e 5.700 da strade provinciali. L'autostrada e le strade statali sono di competenza dell'ANAS. Le altre strade sono gestite dagli enti locali competenti. La rete delle strade statali è costituita da due dorsali longitudinali, Nord-Sud, la SS 18, sul versante tirrenico, e la SS 106 su quello ionico, e da sette direttrici trasversali lungo l'asse Est-Ovest.

Infine, con riferimento alla **Campania**, il sistema autostradale è costituito da una direttrice autostradale nord-sud costituita dalla A1 Milano-Caserta, dalla A30 Caserta-Mercato San Severino, dal raccordo autostradale Mercato San Severino-Salerno e dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e da una direttrice est ovest costituita dalla A16 Napoli-Canosa (che collega la costa tirrenica con quella adriatica), e la Basentana che si allaccia alla A3 in corrispondenza dello svincolo di Sicignano degli Alburni e raggiunge

Potenza, Ferrandina e Metaponto sulla costa ionica, con diramazioni su viabilità ordinaria verso Matera e, quindi, la Puglia.

I collegamenti con le regioni confinanti sono assicurati, inoltre dalla SS 7 quater "Domiziana" fino al basso Lazio, dalla SS 85 "Venafrana" verso il Molise e l'Abruzzo, dalle SS 87/88 da Benevento a Campobasso, dalla direttrice Benevento-Caianello-Venafro costituita dalla successione delle Statali 88, 375, 6 e 85, dalla SS 598 da Atena Lucana ed dalla Fondovalle Agri verso l'interno della Basilicata e la costiera Ionica, mentre i collegamenti fra i capoluoghi di provincia sono quasi tutti assicurati dalla rete autostradale ad eccezione della Caserta-Benevento.

A completamento della maglia infrastrutturale si appoggiano sull'architettura principale e precedentemente descritta numerose arterie, alcune delle quali con sezione trasversale autostradale, che hanno lo scopo di collegare fra di loro i numerosi e popolosi centri abitati della provincia napoletana e casertana.

Secondo gli attuali orientamenti gli interventi previsti sulla rete stradale d'interesse nazionale sono tesi a potenziare il collegamento lungo la direttrice Nord-Sud ed Est-Ovest attraverso il miglioramento della viabilità sugli assi portanti attuali, la creazione di corridoi alternativi che evitino le zone a forte congestione e la messa in rete degli assi autostradali principali attraverso collegamenti trasversali.

Rete ferroviaria

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi al trasporto ferroviario nel Mezzogiorno, mostrano che tutte le Regioni del Mezzogiorno, esclusa la Campania, hanno una dotazione inferiore alla media nazionale. La qualità delle ferrovie disponibili è scarsa, infatti, l'indice relativo alle ferrovie a doppio binario elettrificato è circa la metà della media nazionale.

La rete ferroviaria in **Basilicata** si estende per 362 km di cui 217 di linee elettrificate e 145 di linee non elettrificate, ed è costituita da (RFI, 2010):

- ▶ la rete fondamentale che comprende unicamente la linea costiera tirrenica (Battipaglia) Sapri-Praia (-Reggio Calabria).
- ▶ la rete complementare che comprende ulteriori 5 linee ferroviarie

La percentuale della ferrovia elettrificata è del 59,9% sul totale regionale, una quota nettamente inferiore al livello nazionale che raggiunge il 70%. Le linee ferroviarie in concessione hanno inoltre un'estensione di 183 km completamente non elettrificati e servono per lo più le aree montane e interne della regione. In conclusione, la rete ferroviaria svolge un ruolo marginale a sostegno dei flussi di spostamento, sia passeggeri sia merci, che interessano la regione, perché sommatoria di linee e tronchi ferroviari, mancanti di connessioni significative, con qualità del servizio particolarmente modesta. A tutto questo si aggiunga che la regione, a causa della sua ubicazione geografica, rimane

praticamente quasi estranea alle tre principali direttrici ferroviarie che attraversano da Nord a Sud l'Italia meridionale.

La rete ferroviaria della **Calabria** si estende per 851 Km, in gran parte lungo la costa (tirrenica e ionica), con 572 Km a semplice binario e 363 non elettrificati. In particolare, secondo il PRT Calabria, tale rete si compone di:

- ▶ una rete di interesse nazionale e comunitario che comprende due linee dorsali, la linea tirrenica (Battipaglia - Paola - Lametia- Eccellente - Mileto - Rosarno - Reggio Calabria Centrale) e la linea ionica (Metaponto - Sibari - Crotona - Catanzaro - Roccella - Reggio Calabria Centrale), due trasversali, la linea trasversale Ionio-Tirreno (Lamezia Terme - Catanzaro lido) e la linea trasversale Tirreno-Adriatico (Paola - Cosenza - Sibari);
- ▶ una rete di interesse regionale che comprende alcune linee esercite dalla società RFI S.p.A. ed altre dalla società Ferrovie della Calabria

Sono presenti in Calabria anche ferrovie regionali, le Ferrovie della Calabria, che operano in regime di concessione. Tali ferrovie, formate da due gruppi di linee per circa 220 Km di estensione, svolgono servizio in comprensori limitati e con livello di servizio piuttosto modesti; tuttavia, rivestono importanza per la loro capacità di garantire accessibilità a territori posti ai margini degli itinerari più frequentati.

Il sistema ferroviario della **Campania**, infine, si sviluppa per 1.108 km suddivisa in 643 km di linea fondamentale, 419 km di linea complementare e 63 km di linea di nodo che si sviluppa all'interno del "nodo metropolitano di Napoli". La rete fondamentale è costituita dalla linea AV Roma-Napoli; vi sono inoltre ulteriori collegamenti esistenti all'interno del "nodo di Napoli" e sulla fascia costiera di Salerno.

Rete portuale

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi alle infrastrutture di trasporto portuali nel Mezzogiorno, mostrano una dotazione superiore alla media nazionale. Tuttavia, in termini di dotazione di superfici di accosti, piazzali e magazzini la dotazione è inferiore alla media nazionale.

In particolare, in **Basilicata** non esistono porti e i servizi, gravitando entrambe le province nel bacino dell'area metropolitana di Bari, vengono offerti, sia a scala nazionale che internazionale, dal porto e dalla città capoluogo pugliese. Anche la dotazione di infrastrutture interportuali è ancora deficitaria, sebbene sia in corso di realizzazione l'interporto di Tito. L'assenza di porti, unitamente all'assenza di un aeroporto regionale e ad una rete ferroviaria particolarmente carente, penalizza ulteriormente le potenzialità di sviluppo della regione soprattutto nel comparto turistico.

In **Calabria** sono presenti sette porti commerciali principali:

- ▶ il porto di Gioia Tauro;

- ▶ il porto di Villa San Giovanni;
- ▶ il porto di Vibo Valentia;
- ▶ il porto di Reggio Calabria (unico porto calabrese dotato di collegamenti diretti con la rete stradale, autostradale e ferrovia con la presenza di un terminale ferroviario);
- ▶ il porto di Crotona;
- ▶ il porto di Corigliano;
- ▶ il porto di Saline Joniche.

Infine, il sistema portuale costiero della Regione **Campania** si compone di un sottosistema di porti commerciali con traffico container di Napoli e Salerno ed un sottosistema di porti commerciali senza traffico container (Castellammare, Torre Annunziata e Pozzuoli):

- ▶ Il porto di Salerno si trova nella parte meridionale della regione Campania integrato all'interno del tessuto urbano del Comune. Le attività commerciali consistono nella movimentazione di merci containerizzate, traffici Ro-Ro (semirimorchi e autoveicoli) e merci varie. Dal 2001 l'infrastruttura portuale è stata inserita nel sistema di trasporti marittimi dello Short SEA Shipping denominato "Autostrade del Mare" e tale tipologia di trasporto ha ulteriormente incrementato il traffico rotabili e passeggeri anche grazie a nuove linee regolari Ro-Ro e Ro/Pax e alla costruzione di un nuovo ormeggio dedicato;
- ▶ Il Porto di Napoli è invece definito uno scalo polifunzionale ed in una posizione ideale ad intercettare i flussi provenienti dal far est e diretti verso l'Europa ed il nord America ed essendo inserito perfettamente all'interno del tessuto urbano costituisce parte della vita quotidiana della città ed elemento identificativo e distintivo della stessa. Sotto il profilo della dotazione infrastrutturale, il porto può essere diviso in due aree: un'area destinata al traffico passeggeri diretto sia verso le mete turistiche locali e sia di caratteristiche prettamente di crociera, ed una seconda area destinata al traffico merci con una vasta dotazione di strutture capaci di accogliere qualsiasi tipologia di merce.

Rete aeroportuale

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi alle infrastrutture di trasporto aeroportuali nel Mezzogiorno, mostrano una dotazione superiore alla media nazionale, soprattutto grazie all'apporto delle isole. Tuttavia, in termini di dotazione di superfici di piste, aree di sedime e di parcheggio, i valori del mezzogiorno sono inferiori alla media nazionale.

In **Basilicata** non esistono aeroporti e i servizi, come già indicato per i collegamenti portuali, vengono offerti, sia a scala nazionale che internazionale, dagli aeroporti della vicina Puglia.

In **Calabria** sono presenti gli aeroporti di Lamezia Terme (CZ), di Reggio Calabria (RC) e di Crotona (KR):

- ▶ L'aeroporto di Lamezia Terme si colloca nella vasta pianura lametina, considerata baricentrica nell'ambito del territorio regionale, di Lamezia (provincia di Catanzaro) in località S. Eufemia. Secondo gli standard dell'ICAO, risulta di Classe B, cioè abilitato a lunghi voli internazionali.
- ▶ L'aeroporto di Reggio Calabria si colloca a Sud della città, in località Ravagnese. Secondo gli standard ICAO l'aeroporto risulta di classe C, aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale. Una qualifica non tecnica è quella di "aeroporto di frontiera", nel senso che è abilitato ai controlli doganali sanitari, per prodotti di derivazione animale provenienti dai paesi esterni all'U.E.
- ▶ L'aeroporto di Crotona ha una posizione geografica in un'area prospiciente il mare Ionio, a Sud di Crotona dalla quale dista 15 Km. Con riferimento agli standard ICAO, la classe dell'aeroporto è C, che consente l'espletamento di servizi di trasporto aereo per lunghi voli nazionali.

Infine, il sistema aeroportuale della **Campania** è costituito dall'aeroporto di Capodichino (attualmente operativo) e i costruendi aeroporti di Grazzanise, di Pontecagnano e di Capua. L'aeroporto di Capodichino dispone di una sola pista di 2650 m di lunghezza e 45 m di larghezza. Il traffico complessivo delle merci nel 2008 è stato pari a 3.619 tonnellate con un trend in contrazione del 21% circa rispetto al dato del 2007. L'incidenza percentuale delle merci trasportate per via aerea da e per Napoli è pari a circa lo 0,14%, su un totale nazionale nel quale però poco meno dell'80% delle merci è relativo agli aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio.

Il sistema logistico della Campania

Nella Regione Campania i nodi logistici individuati sono essenzialmente l'interporto di Nola, l'Interporto Sud Europa e l'Interporto Salerno/Battipaglia.

Già previsto dal Piano Generale dei Trasporti nel 1986, L'interporto di Nola è divenuto nel tempo una realtà unica nel settore della logistica in quanto capace di collegare le quattro modalità di trasporto (stradale, ferroviario, marittimo e aereo) e posizionato sul corridoio ferroviario tirrenico Nord Europa - Gioia Tauro. Risulta essere anche in posizione baricentrica per quanto riguarda il corridoio trasversale dal Centro - Sud verso la Puglia, costituendo un nodo logistico strategico per i flussi di merci di origine e destinazione europea, con collegamento naturale verso i porti di Napoli, di Gioia Tauro e del Sud - Est della Penisola, sia per i traffici di dimensione transoceanica che per quelli di raggio mediterraneo. Si sviluppa su di una superficie di oltre 3 milioni di mq di cui 500 mila mq di

magazzini e 250 mila mq di piazzali e oltre 25 km di strade interne. Al suo interno è presente la Dogana, i magazzini frigoriferi, l'Alitalia terminal Air cargo, la stazione Ferroviaria gestita da RFI - FS ed il terminal intermodale gestito da T.I. N. (Terminal Intermodale Nola società controllata da interporto Campano).

L'Interporto "Sud Europa" è situato nel baricentro dell'area campana a soli 15 Km a nord di Napoli ed a 4 Km da Caserta. L'interporto dispone inoltre di 60.000 mq. di piazzali di stoccaggio e movimentazione container, di binari per il terminal intermodale e per la presa e consegna e la palazzina che ospiterà gli uffici ed i servizi doganali, i laboratori ed il piazzale di sosta della dogana, oltre che un'area intermodale ed parco commerciale da oltre 500 mila mq.

L' Interporto di Battipaglia, sorgerà nell'area industriale e commerciale fra le più attive in Campania, a nord della pregiata zona agricola della Piana del Sele. *L'area logistica* sarà costituita da strutture dedicate allo smaltimento e alla manipolazione dei carichi, attraverso sette magazzini raggruppati in tre macroblocchi. I magazzini raccordati di circa 36.000 m2 posti nell'area nord, I magazzini per corrieri di circa 17.000 m2 anch'essi dislocati nell'area nord ed infine i magazzini per distributori, che occupano circa 10.500 m2. *L'area servizi* sarà costituita da un edificio per i servizi all'uomo, uffici di gestione dell'Interporto, officine, distributori di carburante, stalli per la sosta temporanea e permanente dei mezzi e delle unità di carico e parcheggi e viabilità di raccordo con le arterie stradali esterne. *Il Terminal ferroviario Intermodale* con n°3 binari di interscambio modale, un'ampia disponibilità di piazzali per la manovra dei mezzi e lo stoccaggio temporaneo delle unità di carico, la connessione diretta allo scalo ferroviario di Battipaglia e n°1 binario di raccordo a magazzino.

Il terminal di Battipaglia costituisce una favorevole opportunità di insediamento di traffici di trasporto combinato. La vicinanza a uno scalo su una linea nazionale (Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria, con prospettive di realizzazione dell'Alta Capacità) e di assicurazione di una linea di collegamento trasversale (Battipaglia-Potenza-Taranto), rendono l'esercizio del trasporto intermodale comodo per l'operatore ferroviario e attrattivo per gli organizzatori dell'interscambio ferro-gomma.

Interventi previsti

Nelle tabelle che seguono, vengono indicati i principali interventi infrastrutturali che si intende realizzare sul territorio della Basilicata, della Calabria e della Campania.

Tabella 74 - Interventi prioritari in Basilicata

AMBITO	INTERVENTI
RETE STRADALE	interventi di connessione alla rete SNIT, completamento asse bradanico
	itinerari trasversali tra le fondovalli
RETE FERROVIARIA	Completamento del tracciato ferroviario Ferrandina - Matera La Martella - Venusio - Altamura - Bari
	Razionalizzazione ed efficientamento della linea F.A.L. Matera - Bari
	Redazione studio di fattibilità tecnico-economica ed esecuzione opere per ammodernamento tecnologico e mantenimento ordinario Potenza - S.Nicola Melfi
	Sdoppiamento binario FAL / FS tratta Potenza - Avigliano
	Completamento dei lavori di cui Variante progettuale ferrovia F.A.L. Marinella - Venusto
	Ammodernamento tecnologico e manutenzione straordinaria sulla linea Potenza-Foggia
	Studio di fattibilità per il potenziamento della linea Battipaglia - Potenza - Metaponto. Asse ferroviario N.1 Berlino - Napoli
	Ripristino della Lagonegro Sicignano
SISTEMA INTERMODALE	Realizzazione Interporto di Tito
	Realizzazione Centro intermodale Ferrandina
MOBILITA' URBANA	Completamento Anello metropolitano F.A.L. di Potenza
	Realizzazione collegamento meccanizzato Porta Salza - Monte Cocuzzo di Potenza
SISTEMA AEROPORTUALE	Realizzazione lavori di ampliamento avio superficie di Grumento
	Studio di fattibilità tecnico-economica realizzazione aeroporto civile della Basilicata (Aeroporto di Potenza)

Tabella 75 - Interventi prioritari in Calabria

AMBITO	INTERVENTI
RETE STRADALE	Lavori di costruzione del tronco di connessione con la SS 106 della E90; Vari lavori sulla SS 106 - Statale Ionica, vari Lotti; Realizzazione SS 182 - Trasversale delle serre vari Lotti; Completamento dei lavori di adeguamento e potenziamento dell'Autostrada A3; Lavori di costruzione sulla SS 283 "delle terme" Lavori su quasi tutte le altre arterie di interesse regionale Interventi di realizzazione, costruzione, potenziamento nel settore stradale
RETE FERROVIARIA	Lavori vari su tutte le tratte ferroviarie Riqualficazione stazioni
SISTEMA PORTUALE	Lavori vari nel porto di Gioia Tauro Lavori vari nei porti di Reggio Calabria, Palmi, Vibo valentia, Catanzaro e Crotona Interventi di Ampliamento e potenziamento nel settore Porti

Tabella 76 - Interventi prioritari in Campania

AMBITO	INTERVENTI
RETE STRADALE	Costruzione terza corsia su autostrada A3 Adeguamento SS372 Telesina Asse a scorrimento veloce tra Grottaminarda, Lioni e Contursi Interventi vari sulle reti stradali d'interesse locale
SISTEMA AEROPORTUALE	Realizzazione del nuovo aeroporto di Grazzanise Lavori di potenziamento dell'aeroporto di Capodichino Ampliamento aeroporto di Salerno-Pontecagnano Lavori di potenziamento dell'aeroporto di Capua
RETE FERROVIARIA	Interventi di potenziamento della direttrice longitudinale tirrenica Interventi sulla rete ferroviaria locale Progetto metropolitana regionale
SISTEMA PORTUALE	Ampliamento Porto di Salerno Ampliamento Porto di Napoli
SISTEMA INTERPORTUALE	Incrementare le strutture di movimentazione e stoccaggio Miglioramento dei collegamenti con le reti ferroviarie

6.5 Conclusioni

Le analisi socio-economiche e territoriali svolte con riferimento alla Piattaforma Tirrenico Sud mostrano una tendenza verso una riduzione della popolazione nel decennio 2010-2020, accompagnata da un peggioramento dei tre indici analizzati: indice di vecchiaia, di carico e di ricambio sociale. I sistemi produttivi regionali mostrano dinamiche simili: tra il 2005 e il 2009 le imprese attive sono mediamente aumentate a livello di Piattaforma mostrando tuttavia uno spostamento delle imprese attive dai settori dell'agricoltura e dell'industria verso quelli delle costruzioni e dei servizi.

Con riferimento all'analisi infrastrutturale, si evidenzia come la Basilicata sia fortemente penalizzata dall'assenza di porti, di un aeroporto regionale e da una rete ferroviaria particolarmente carente, sebbene sia in corso di realizzazione l'interporto di Tito. La carenza infrastrutturale e l'inadeguata integrazione nelle principali reti di trasporto nazionali ed europee concorrono a peggiorare l'accessibilità della Regione.

In Calabria, invece, numerosi sono i porti commerciali, mentre risulta carente il collegamento con la rete viaria e ferroviaria: solo il Porto di Reggio Calabria è dotato di collegamenti diretti con la rete stradale, autostradale e ferroviaria con la presenza di un terminale ferroviario. Allo stesso tempo, il **porto di Gioia Tauro** rappresenta in assoluto il primo porto italiano nelle attività di *transhipment*. Tale primato rispetto al porto di Cagliari e di Taranto, si definisce non soltanto con riferimento ai quantitativi di container movimentati, ma anche al numero di collegamenti diretti con le principali aree economiche mondiali. Inoltre, si evidenzia come siano presenti infrastrutture che potrebbero costituire un interporto sebbene, tale interporto, non sia mai stato attivato.

Il sistema logistico della Campania, si compone di alcuni fondamentali nodi logistici fra cui l'interporto di Nola, l'interporto "Sud Europa" e l'interporto "Salerno/Battipaglia". Si sottolinea l'unicità **dell'Interporto di Nola** quale realtà capace di collegare le quattro modalità di trasporto nonché il suo posizionamento sul corridoio ferroviario tirrenico Nord Europa - Gioia Tauro. Costituisce inoltre un nodo logistico strategico per i flussi di merci di origine e destinazione europea, con collegamenti naturali con i porti di Napoli, di Gioia-Tauro e del Sud-est della Penisola. Infine, **l'interporto di Battipaglia**, che sorgerà in una delle aree industriali e commerciali fra le più attive della Regione, costituisce una favorevole opportunità di insediamento dei traffici di trasporto combinato. Si evidenzia infine come il **porto di Napoli**, quale scalo polifunzionale, sia collocato in una posizione ideale per poter intercettare i flussi provenienti dal Far East e diretti verso l'Europa e il Nord America. Il porto di Salerno, invece, assume, nel Mediterraneo una posizione baricentrica che gli consente di assumere un ruolo prioritario nell'economia marittima italiana.

Come rilevato nel resto del Mezzogiorno, nella Piattaforma in oggetto si riscontrano non solo carenze infrastrutturali, ma anche necessità di garantire **accessibilità ai principali** nodi logistici della Piattaforma. Il sistema logistico portuale e di trasporti marittimi diviene sicuramente strategico, costituendo il naturale sbocco terminale dei corridoi pan-europei in proiezione verso il resto del mondo. In tal senso, proprio il Mezzogiorno, e così la Piattaforma in oggetto, vede nell'"economia del mare" una delle principali risorse in grado di generare ricchezza ed occupazione. La centralità dell'intervento sul sistema portuale

nazionale, quale linea direttrice del Nuovo Piano, trova pertanto, anche nella Piattaforma in oggetto, la medesima centralità per lo sviluppo competitivo dell'intera area.

7 LA PIATTAFORMA LOGISTICA MEDITERRANEO SUD



7.1 Analisi socio-economica e territoriale

Andamenti Demografici

La piattaforma logistica Mediterraneo Sud copre il territorio di **Sardegna e Sicilia**.

Queste due regioni hanno caratteristiche strutturali, dal punto di vista logistico, ben diverse dal resto del Mezzogiorno: non solo perché fortemente dipendenti, per i collegamenti con il resto del Paese, dai trasporti marittimi ed aerei, ma anche per un sistema interno di trasporto spesso insoddisfacente dal punto di vista stradale e ferroviario.

La popolazione registra una ridotta crescita, sostanzialmente in linea con quella media dell'area (1,3% nel decennio rispetto all'1,4% registrato complessivamente al Sud). L'indice di vecchiaia è lievemente più elevato di quello medio dell'area Mezzogiorno (127,5% rispetto al 120,3% medio al Sud), che si accompagna ad un indice di carico sociale sulla popolazione attiva sostanzialmente simile a quello complessivo nel Mezzogiorno²¹ (63,8% rispetto al 63,9% del sud) - Tabella 77.

Tabella 77 - Popolazione residente nel 2010 ed evoluzione al 2020

Aree territoriali	Popolazione residente nel 2010		Tassi di variazione %		2010			2020		
	Unità	Composizione %	2000-2010	2010-2020	iv	Rs	cs	iv	rs	cs
Sardegna	1.672.404	8,0	2,1	-0,4	154,8	113,9	57,0	192,1	163,8	68,1
Sicilia	5.042.992	24,2	1,0	-2,3	120,2	91,0	66,3	152,7	123,5	70,6
Piattaforma Mediterraneo Sud	6.715.396	32,2	1,3	-1,8	127,5	96,1	63,8	161,6	132,2	70,0
Mezzogiorno*	20.881.429	34,61	1,4	-1,7	120,3	93,5	63,9	156,1	125,3	69,0
Centro Nord	39.458.899	65,39	8,6	4,2	157,9	136,1	64,8	172,2	137,1	70,8
Italia	60.340.328	100,00	6,0	2,1	144,0	118,3	64,5	166,7	132,8	70,2

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Quadro Macroeconomico

Il tasso di crescita del valore aggiunto nel periodo 2000-2007 è stato maggior di quello medio del Mezzogiorno (0,9% rispetto allo 0,8% medio del Mezzogiorno). Entrambe le regioni sono cresciute a questo tasso. In termini di commercio con l'estero si nota la ridotta propensione ad esportare (8% rispetto a 8,5% nel Mezzogiorno), sebbene la variazione della produttività è risultata positiva nel periodo solo in quest'area (0,2%).

²¹ Si segnala come l'area del Mezzogiorno comprenda anche l'Abruzzo in quanto l'area oggetto di studio dello SVIMEZ comprende anche tale Regione. Tuttavia, nel presente Rapporto l'Abruzzo rientra nella Piattaforma dell'Area Centrale.

La Sicilia produce quasi un quarto (23,2%) del valore aggiunto annuo del Mezzogiorno (nel 2007) e il 71,7% di quello della piattaforma logistica cui appartiene. La Sicilia è tra le due regioni della Piattaforma quella che mostra un più modesto livello di sviluppo: nel 2009 il PIL per abitante è risultato, infatti, in questa regione pari a 17.144 euro, il 67,9% di quello medio italiano, rispetto al 78% della Sardegna. Le esportazioni della Sicilia rappresentano circa un quinto (20,3%) di quelle del Mezzogiorno, le importazioni poco meno di un terzo (30,2%). La quota di esportazioni siciliana è quindi inferiore al peso della regione in termini di prodotto, testimoniando una competitività media dell'economia siciliana modesta, e inferiore a quella del Mezzogiorno. La quota di importazioni è invece elevata, influenzando il grado di apertura, che risulta pari al 20,8%, di superiore a quello medio meridionale (18,9%).

Le esportazioni della Sardegna contano per il 10,2% di quelle del Mezzogiorno, le importazioni per il 14,4%. Sia la quota di importazioni che di esportazioni è quindi maggiore del peso della regione in termini di prodotto. Ne deriva che il grado di apertura della Sardegna, pari al 25,9%, è largamente superiore a quello medio meridionale (18,9%). Il valore dell'interscambio con l'estero si è quasi dimezzato, in connessione con la contrazione degli scambi dell'industria petrolifera regionale e di quella chimica (Tabella 79).

Tabella 78 - Valore aggiunto ai prezzi base, unità di lavoro e produttività 2000-2007
(Variazione media annua % calcolata rispetto al 2000)

Aree territoriali	Valore aggiunto ai prezzi base		Unità di lavoro		Produttività	
	Var. % media annua 2000-2007	Composizione % 2007	Var. % annua 2000-2007	Composizione % 2007	Var. % media annua 2000-2007	Indice 2007 (Mezzogiorno=100)
Sardegna	0,9	9,1	0,9	9,1	0,0	100
Sicilia	0,9	23,2	0,6	22,4	0,3	103,3
Piattaforma Mediterraneo Sud	0,9	32,5	0,7	31,8	0,2	102,3
Mezzogiorno*	0,8	100,0	0,6	100,0	0,1	100,0
Centro Nord	1,3		1,1		0,2	
Italia	1,2		1,0		0,2	

*Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Tabella 79 - Importazioni, esportazioni, propensione all'esportazione e grado di apertura delle economie territoriali (milioni di euro correnti)

Aree territoriali	Importazioni			Esportazioni			Propensione all'esportazione		Grado di apertura del mercato	
	2009	Comp %	Var % 2005-2009	2009	Comp %	Var % 2005-2009	2005	2009	2005	2009
Sardegna	5.620,1	15,1	-10,5	3.279,5	10,7	-13,9	12,1	10,0	32,1	27,2
Sicilia	11.249,7	30,2	-40,6	6.241,7	20,3	-14,1	9,0	7,4	32,4	20,8
Piattaforma Mediterraneo Sud	16.619,5	44,6	-34,1	9.359,9	30,5	-15,5	9,9	8,0	32,3	22,2
Mezzogiorno*	37.242,9	100	-18,7	30.685,0	100	-9,1	9,9	8,5	23,2	18,9
Centro Nord	239.346,8	-	-7,1	255.367,0	-	-1,8	24,0	22,0	47,8	42,6
Italia	276.589,6	-	-8,9	286.052,0	-	-2,7	20,6	18,8	41,8	37,0

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Sistema Produttivo

Rispetto alla piattaforma adriatica, anche questa è caratterizzata dalla presenza di pochi poli industriali. Spiccano, come poli esportatori, quelli localizzati nei sistemi locali del lavoro di Siracusa (Sicilia) e Cagliari (Sardegna).

Tra il 20005 e il 2009, la Sardegna ha registrato un aumento delle imprese attive sul del +1,3% a fronte della contrazione registrata in Sicilia (-0,7%). Per entrambe le Regioni, si riduce il numero delle imprese attive nei settori dell'agricoltura e dell'industria a favore di aumenti in quello delle costruzioni e dei servizi.

Tabella 80 - Unità locali e addetti alle imprese dei settori extra-agricoli nel 2007 e variazioni delle imprese attive 2005-2009

Aree territoriali	Unità locali del totale dei settori extragricoli nel 2007					Variazione % del numero delle imprese attive tra il 2005 e il 2009					
	Unità locali	Addetti	Tasso di industrializzazione	Densità unità locali	Quota delle unità locali con oltre 50 addetti		Agricoltura	Industria	Costruzioni	Servizi	Totale
					Unità locali	Addetti					
Sardegna	121.065	371.748	37,6	72,8	0,4	16,9	-7,8	-20,7	15,9	6,9	1,3
Sicilia	296.149	848.689	28,5	59,0	0,3	16,0	-10,0	-21,4	10,4	6,3	-0,7
Piattaforma Mediterraneo Sud	417.214	1.220.438	30,8	62,4	0,4	16,3	-9,4	-21,2	12,1	6,5	-0,1
Mezzogiorno*	1.353.193	4.006.782	40,5	65,1	0,4	18,4	-9,0	-16,5	12,7	6,7	0,9
Centro Nord	3.531.120	13.579.263	100,9	91,5	0,7	27,2	-8,6	-12,3	15,4	9,1	4,4
Italia	4.884.313	17.586.044	79,8	82,3	0,6	25,2	-8,8	-13,5	14,6	8,3	3,2

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Mercato del lavoro

Il mercato del lavoro regionale della Sicilia risulta in condizioni in parte peggiori di quello medio del Mezzogiorno, e anche di quelle nel resto della Piattaforma logistica di appartenenza. Il tasso di disoccupazione (13,9%) è superiore a quello medio meridionale (12,5%), molto più elevato di quello medio nazionale (7,8%); il tasso di occupazione è

inferiore (43,5% rispetto al 44,6% del Sud). La crisi ha colpito il mercato del lavoro siciliano con intensità meno marcata che nel Mezzogiorno: nel periodo 2005-2009 il tasso di disoccupazione è sceso di 2,3 punti percentuali, a fronte di una diminuzione di 1,8 punti nel Mezzogiorno. Gli effetti della recente crisi sul mercato del lavoro sono stati significativi. L'occupazione è diminuita per il terzo anno consecutivo; le situazioni di maggiore difficoltà hanno interessato i giovani e i lavoratori con bassi livelli di istruzione. Il tasso di disoccupazione siciliana è risultato ancora una volta più elevato tra le Regioni italiane (Tabella 81).

Come mostra la Tabella 81, in Sardegna il mercato del lavoro risulta in condizioni solo in parte migliori di quelle medie del Mezzogiorno. Il tasso di disoccupazione (13,3%) è, infatti, di poco meno di un punto superiore di quello medio meridionale (12,5%) e di gran lunga maggiore a quello medio nazionale (7,8%); il tasso di occupazione è invece più elevato (50,8% rispetto al 44,6% del Sud). La crisi ha colpito il mercato del lavoro sardo con intensità maggiore rispetto al resto del Mezzogiorno: nel periodo 2005-2009 il tasso di disoccupazione è aumentato di 0,4 punti, a fronte di una diminuzione di -1,8 punti nel Mezzogiorno.

Tabella 81- Tasso di attività, occupazione e disoccupazione; numero di disoccupati e occupati nel 2009

Aree territoriali	Tasso di attività		Tasso di occupazione		Tasso di disoccupazione		Disoccupati		Occupati	
	2009	Var. % 2005-2009	2009	Var. % 2005-2009	2009	Var. % 2005-2009	Unità x1.000	Composizione %	Unità x1.000	Composizione %
Sardegna	58,7	-0,5	50,8	-0,6	13,3	0,4	90,7	10,1	592,0	9,4
Sicilia	50,6	-2,1	43,5	-0,5	13,9	-2,3	235,1	26,3	1464,0	23,3
Piattaforma Mediterraneo Sud	52,9	-1,6	45,6	-0,5	13,7	-1,7	326,8	36,4	2056,0	32,7
Mezzogiorno*	51,1	-2,5	44,6	-1,2	12,5	-1,8	899	100	6.288	100
Centro Nord	68,6	1,3	64,5	0,5	6,0	1,0	1.046	-	16.737	-
Italia	62,4	0,0	57,5	0,0	7,8	0,1	1.945	-	23.025	-

* Tale area comprende anche l'Abruzzo

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

7.2 Analisi dei modelli di *governance* della Logistica

Il Piano Nazionale della Logistica approvato dal CIPE nel 2006 è stato il primo piano nazionale di riferimento chiave per le azioni strategiche nel comparto delle infrastrutture, quale continuità programmatica del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, integrato dagli interventi trasportistici inclusi nel programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/2001). Le indicazioni strategiche contenute nel Piano hanno portato all'identificazione territoriale di:

- ▶ 7 macroaree che, con adeguata caratterizzazione funzionale, possono diventare le piattaforme logistiche del Paese;
- ▶ 9 grandi hub intermodali di attrazione per il combinato terrestre (Novara, Milano, Verona Quadrante Europa, Padova, Bologna, Roma nord, Marcianise, Bari, Catania);
- ▶ 11 poli di concentrazione dei traffici per il combinato marittimo (La Spezia/Savona-Genova; Venezia/Chioggia; Trieste/Monfalcone; Ravenna; Livorno/Marina di Carrara-Piombino; Civitavecchia-Olbia; Ancona; Napoli-Salerno; Bari-Brindisi; Palermo-Trapani; Catania/Augusta-Messina).

Tali poli sono rafforzati dalle strutture retroportuali ed interportuali, che fungono da polmone operativo laddove la dimensione degli spazi portuali non consenta il massimo livello d'integrazione con il territorio d'influenza.

- ▶ 3 hub portuali: Gioia Tauro, Taranto e Cagliari;
- ▶ 2 hub aeroportuali: Milano Malpensa e Roma Fiumicino.

Tale quadro generale pianificatorio appare sicuramente come il riferimento alla pianificazione nazionale più valido per rilanciare, in particolare nel Mezzogiorno, politiche di sviluppo fondate sulla spinta che le attività produttive possono ricevere da una più efficiente funzione di *governance* della logistica.

In particolare, i primi documenti relativi alla revisione del precedente Piano ed alla definizione delle linee politiche del nuovo Piano della Logistica, vedono tra le azioni prioritarie le politiche di filiera ovverosia azioni strategiche che interessano alcune filiere in cui si rilevano *best practice* per una successiva estensione a tutte le filiere, in primo luogo a quelle che saranno regolamentate anche attraverso i previsti accordi di settore. Le filiere individuate riguardano:

- ▶ Distribuzione urbana delle merci e processi di premialità.
- ▶ *Best practice* per la filiera dei beni di largo consumo.
- ▶ *Best practice* filiera del farmaco.

- ▶ *Best practice* Elettrodomestici.
- ▶ *Best practice* Automotive.
- ▶ Dal piano delle merci a quello della mobilità urbana.

Viene rimarcata quindi la necessità di allargare la base delle imprese che per dimensioni aziendali possono puntare su attività di tipo logistico, attraverso nuovi strumenti di aggregazione di imprese e/o servizi (contratti di rete, di distretto, di filiera) che consentano la formazione di “massa critica”.

All'interno del suddetto quadro di riferimento, si colloca un'esperienza specifica **di governance della logistica realizzata negli ultimi anni nella piattaforma logistica Mediterraneo Sud**, costituita dalla **Società Interporti Siciliani (SIS)**.

La società in esame rappresenta il soggetto realizzatore degli Interporti di Catania-Bicocca e di Termini Imerese, entrambi opere di interesse nazionale previsti dalla Legge Obiettivo. La SIS ha azionariato totalmente pubblico ed opera come centro di competenze a supporto della decisione strategica degli stakeholder locali (istituzioni, privati, forze sociali). Ha adottato una strategia complessiva di rilancio della multimodalità e integrazione della logistica per lo sviluppo unitario del territorio siciliano. E' promotrice e realizzatrice di studi di settore, studi di fattibilità, protocolli e intese ed è, inoltre, azionista di UIRNet SpA, società costituita dagli interporti italiani per la realizzazione di attività di supervisione logistica.

Per aspetti di maggior dettaglio sui modelli di governance della logistica riferibili alla piattaforma Mediterraneo Sud si rimanda a quanto già evidenziato nell'analogo paragrafo riferito alla piattaforma Adriatico Sud, in cui sono ampiamente esposti contenuti trasversali e riferibili all'intera area del Mezzogiorno italiano.

7.3 Pianificazione Territoriale Regionale

Il presente paragrafo riporta i principali strumenti di governo delle Regioni dell'area considerata, le quali, in generale, dispongono di un testo di legge urbanistica da cui discendono norme più specifiche. Si riporta, altresì, la descrizione degli strumenti specifici di programmazione.

LEGGE DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA

Regione Sardegna	LR 7/9/2006 n. 82, che istituisce il Piano Paesaggistico Regionale e persegue il fine di: preservare, tutelare, valorizzare e tramandare alle generazioni future l'identità ambientale, storica, culturale e insediativa del territorio sardo; proteggere e tutelare il paesaggio culturale e naturale e la relativa biodiversità; assicurare la salvaguardia del territorio e promuoverne forme di sviluppo sostenibile, al fine di conservarne e migliorarne le qualità.
Regione Sicilia	Linee Guida per il Piano Paesistico Regionale, volte a determinare il ruolo e l'importanza che assume il Piano stesso in relazione alla protezione e valorizzazione dei valori paesistici e ambientali; mirano altresì ad evidenziare le interconnessioni tra patrimonio naturale e patrimonio culturale nonché tra le azioni antropiche e l'azione naturale di modificazione del paesaggio.

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Regione Sardegna	Approvato nel 2008, il Piano è lo strumento di pianificazione di medio-lungo termine della politica dei trasporti della Regione Sardegna. In esso sono individuati gli interventi di natura infrastrutturale, gestionale ed istituzionale, finalizzati a realizzare un sistema integrato dei trasporti regionali.
Regione Sicilia	Approvato dalla Giunta di Governo con delibera n. 322 del 11.10.2002, confermata dalla delibera n. 375 del 20.11.2002. Il PRT contiene gli indirizzi per la programmazione anche per le Province, per i Comuni e per gli ulteriori soggetti a qualunque titolo interessati dalle previsioni del Piano stesso. Gli interventi da esso derivanti sono indicati nei relativi piani attuativi (piano attuativo del trasporto merci e della logistica, piani attuativi del trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo)

ALTRI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE

Regione Sicilia	
POR Sicilia	Il Piano, con validità 2007-2013, persegue l'obiettivo generale di innalzare e stabilizzare il tasso di crescita medio dell'economia regionale attraverso il rafforzamento dei fattori di attrattività di contesto e della competitività di sistema delle attività produttive in un quadro di sostenibilità ambientale e territoriale e di coesione sociale.
Accordi di Programma Quadro	I principali interventi dell'APQ in Sicilia sono i seguenti: <ul style="list-style-type: none"> • completamento della grande viabilità costiera; • realizzazione, potenziamento e adeguamento delle strade trasversali di connessione;

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• potenziamento del trasporto aereo;• interventi sulle tecnologie di assistenza al volo;• potenziamento del sistema ferroviario sull'intero territorio regionale;• interventi in ambito urbano;• potenziamento delle infrastrutture portuali |
|--|--|

7.4 Analisi di scenario infrastrutturale

In questo paragrafo sono riportati i principali risultati ottenuti dalle analisi sull'assetto attuale delle infrastrutture nelle Regioni della Piattaforma logistica Mediterraneo Sud. Le reti infrastrutturali sono analizzate riferendosi alle principali componenti: gli archi, comprendenti le reti stradali, ferroviarie; i nodi, comprendenti i porti e gli aeroporti. L'analisi è stata condotta per ogni singola componente principale in termini di: dotazioni di infrastrutture e servizi di trasporto; funzioni che le attuali infrastrutture e servizi dovrebbero assolvere; criticità connesse al soddisfacimento delle esigenze di mobilità delle merci.

Rete stradale

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi alle infrastrutture di trasporto stradale nel Mezzogiorno, mostrano che, a fronte di una dotazione complessiva leggermente superiore alla media nazionale, la qualità delle strade disponibili è scarsa e l'indice relativo alle autostrade è inferiore alla media nazionale. Con specifico riferimento alla Piattaforma Mediterraneo Sud, si evidenzia che la regione Sardegna non è dotata di autostrade. Escludendo la Sardegna, tuttavia, il valore complessivo riferibile al Mezzogiorno risulta ancora inferiore rispetto alla media nazionale. L'estensione della rete delle strade regionali e provinciali e delle autostrade del Mezzogiorno è infine anch'essa inferiore a quella del Nord, sia in termini di dotazione assoluta che di dotazione relative.

La rete stradale della **Sardegna**, è costituita da strade statali e strade provinciali; non sono, appunto, presenti autostrade. L'estensione totale della rete ammonta a circa 49.000 km. Escludendo la viabilità comunale, il resto della rete è estesa per circa 8.500 km, di cui circa 3.000 km sono strade statali e 5.500 sono strade provinciali. Le strade statali sono di competenza dell'ANAS. Le altre strade sono gestite dagli enti locali competenti (Tabella 82).

Tabella 82- Regione Sardegna. Rete stradale

	Estensione (km)	%
Autostrade	0	0,0
Strade Statali	3.002	6,1
Strade Provinciali	5.541	11,3
Strade Comunali e Minori	40.457	82,6
Totale	49.000	100

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Tra i tratti più carichi si segnalano quelli in prossimità di Cagliari, con flussi di circa 50.000 veicoli giornalieri, quelli in prossimità di sezioni sulla S.S. 131 con flussi di 42.000 veicoli giornalieri, quelli in prossimità della S.S. 130 in prossimità dell'aeroporto di Elmas,

con flussi di circa 29.000 veicoli giornalieri, e quelli sulla S.S. 291 in prossimità dell'aeroporto di Alghero con flussi giornalieri di circa 19.000 veicoli giornalieri.

Inoltre dall'indagine sui flussi veicolari si può desumere che le percentuali di veicoli pesanti e commerciali risultano mediamente alte, tra il 15% e il 30%, aggravando, su alcuni itinerari, le condizioni di percorribilità rese già critiche dalle caratteristiche plano-altimetriche.

La regione **Sicilia**, invece, analizzando i dati relativi al confronto della dotazione di infrastrutture stradali, risulta avere circa il 10% della rete stradale complessiva nazionale, gran parte della quale è costituita da strade Provinciali e Statali. Più in particolare, la rete SNIT di primo livello è costituita dagli assi autostradali, dalle strade statali 113, 114 e 115 che corrono lungo le coste dell'isola, dalla SS 640 che costituisce il ramo di connessione della A19 Catania-Palermo con Agrigento e dalle strade statali che compongono l'itinerario S. Stefano di Camastra-Gela e quelle che compongono l'itinerario Catania-Caltagirone-Gela. Il sistema stradale extraurbano della Sicilia consiste quindi di circa 16.400 km di strade, di cui la maggior parte degli assi viari principali si estende lungo la costa.

Rete ferroviaria

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi al trasporto ferroviario nel Mezzogiorno, mostrano che tutte le Regioni del Mezzogiorno, esclusa la Campania, hanno una dotazione inferiore alla media nazionale. La qualità delle ferrovie disponibili è scarsa, infatti, l'indice relativo alle ferrovie a doppio binario elettrificato è circa la metà della media nazionale.

La rete ferroviaria della **Sardegna**, gestita da RFI spa, si estende per 429 km e costituisce circa il 2,7% del totale nazionale. Si tratta di una rete a scartamento ordinario non elettrificata a binario unico, ad eccezione del tratto compreso tra Cagliari e Decimo che si estende per 16,6 km che è doppio binario. E' costituita unicamente da una rete complementare che comprende la linea Cagliari - Oristano - Macomer - Chilivani - Olbia, anche conosciuta come la "dorsale Sarda", e brevi tratte di collegamento verso i centri minori situati nelle zone costiere.

È presente in Sardegna anche la ferrovia regionale, a scartamento ridotto (0,95m), gestita dalle ex-Ferrovie della Sardegna è divisa nei tre Compartimenti di Cagliari, Macomér e Sassari.

I servizi ferroviari per il trasporto delle merci verso il Continente sono invece interrotti dal 2008. Il sito di Cargo Trenitalia segnala infatti che, *per le mutate condizioni di mercato e in una logica di sostenibilità economica, per il servizio commerciale da/per la Sardegna sono previste, previa verifica di fattibilità, soluzioni intermodali.*

La rete ferroviaria in **Sicilia** si estende per 1.378 km di linee, in gran parte lungo la costa (tirrenica e ionica), con 1.200 km a semplice binario e 578 km non elettrificati. La dotazione tecnologica della rete, tuttavia, risulta non adeguata con un significativo deficit per le linee a binario doppio elettrificato.

Riguardo la dotazione infrastrutturale il Piano attuativo delle merci evidenzia che, *dal confronto della dotazione di infrastrutture ferroviarie tra Sicilia e Italia Settentrionale, i valori (misurati in km/100*kmq) sono apparentemente uguali (5,63 in Sicilia, 5,84 nell'Italia settentrionale). Analizzando tuttavia le caratteristiche funzionali, si nota che in Sicilia l'estensione della rete ferroviaria a doppio binario elettrificato, rapportata alla superficie è pari a 0,41 km/100*kmq (oppure 0,21 km/104abitanti) contro 2,52 km/100*kmq (1,19 km/104 abitanti) al Centro-Nord.*

Riguardo alle caratteristiche funzionali della rete ferroviaria siciliana il piano delle merci evidenzia altresì che *tali caratteristiche sono particolarmente scadenti, riducendo sensibilmente la potenzialità della rete.*

Si evidenzia che in Sicilia soltanto gli itinerari nazionali (ME-PA, ME-CT-SR-Gela) sono considerati abilitati al transito dei carri combinati, mentre le tratte ferroviarie restanti sono adibite al transito dei carri di tipo tradizionale, limitando sensibilmente lo scambio di merci con la parte occidentale dell'isola. Un'ulteriore criticità è rappresentata dall'attraversamento dello Stretto di Messina, che costituisce un elemento di discontinuità della rete ferroviaria ed incide in modo negativo sulla potenzialità della tratta.

Rete portuale

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi alle infrastrutture di trasporto aeroportuali nel Mezzogiorno, mostrano una dotazione superiore alla media nazionale, soprattutto grazie all'apporto delle isole. Tuttavia, in termini di dotazione di superfici di piste, aree di sedime e di parcheggio, i valori del mezzogiorno sono inferiori alla media nazionale.

In particolare, il sistema portuale della **Sardegna** è costituito dai seguenti poli portuali, ognuno dei quali comprende uno o più scali:

- ▶ Polo di Cagliari;
- ▶ Polo di Arbatax;
- ▶ Polo di Olbia;
- ▶ Polo Nord Orientale, costituito dai porti di Palau, La Maddalena, Santa Teresa di Gallura;
- ▶ Polo di Porto Torres;
- ▶ Polo del Sulcis-Iglesiente, costituito dallo scalo di Portovesme, da quello di Calasetta e da quello di Carloforte, a cui si aggiunge lo scalo di Sant'Antioco dedicato alla movimentazione delle merci e al diportismo.

Il PRT Sardegna segnala alcune criticità relative alla rete portuale connesse a:

- ▶ Rete di collegamenti (duplicazione di collegamenti dovuta alla mancanza di un sistema unitario, mancanza di integrazione degli scali di Olbia e di Golfo Aranci rispetto agli altri scali, non adeguatezza dei servizi rispetto alle esigenze della domanda);
- ▶ Sistema infrastrutturale (criticità nel Porto di Porto Torres, problemi negli accessi stradali e ferroviari alle strutture portuali, condizioni di elevata promiscuità delle funzioni svolte da ciascuno dei porti.)

La dotazione di infrastrutture portuali in **Sicilia** risulta superiore complessivamente al valore nazionale con significative presenze di dotazione nelle province di Trapani, Siracusa, Catania, Palermo e Caltanissetta, ed è fortemente influenzata dal traffico di passeggeri, ma non ancora in grado di sfruttare appieno le potenzialità del traffico merci come dimostra ad esempio la scarsa dotazione di magazzini e di movimentazione e stoccaggio nei porti. Il porto di Messina, inoltre, è strettamente connesso alla stazione ferroviaria di Messina Marittima. Il terminal consente le operazioni consentendo le operazioni di imbarco e sbarco per e da Villa San Giovanni dei treni che attraversano lo Stretto.

Rete aeroportuale

Gli indici di dotazione infrastrutturale relativi alle infrastrutture di trasporto aeroportuali nel Mezzogiorno, mostrano una dotazione superiore alla media nazionale, soprattutto grazie all'apporto delle isole. Tuttavia, in termini di dotazione di superfici di piste, aree di sedime e di parcheggio, i valori del mezzogiorno sono inferiori alla media nazionale.

In **Sardegna** la rete comprende gli scali di Cagliari - Elmas, Olbia - Costa Smeralda ed Alghero - Fertilia, e gli aeroporti secondari di Tortolì ed Oristano. Questi ultimi costituiscono tuttavia una parte trascurabile del movimento totale in quanto il primo è uno scalo stagionale, operativo da maggio a settembre, il secondo è attualmente inattivo.

In **Sicilia** la dotazione di infrastrutture aeroportuali si rileva soddisfacente sia in termini numerici che di superficie e numero di piste. Per le dotazioni di servizio come l'area di sedime ed i parcheggi si segnalano invece degli indici significativamente al di sotto del benchmark nazionale (Tabella 83).

Tabella 83 - Principali caratteristiche tecniche degli aeroporti siciliani (indicatori elementari)

	Area di sedime (ah)	Area di parcheggio	Lunghezza piste
Palermo Punta Raisi	450	145.000	1.220
Catania Fontana Rossa	300	93.300	2.550
Pantelleria	90	8.400	1.800
Trapani	123	32.000	3.200

Fonti: Studio preparatorio alla revisione del Piano Nazionale della Logistica- SVIMEZ

Interventi previsti

Nelle tabelle che seguono, vengono indicati i principali interventi infrastrutturali che si intendono realizzare sul territorio della Sardegna e della Sicilia.

Tabella 84 - Interventi prioritari in Sardegna

AMBITO	INTERVENTI
RETE STRADALE	Completamento degli archi del corridoio plurimodale Sardegna-Continente di integrazione nazionale ed europea Strutturazione delle connessioni tra i capoluoghi di Provincia e gli insediamenti residenziali e produttivi di più rilevante importanza regionale, nonché delle relazioni di integrazione fascia costiera-zone interne
RETE FERROVIARIA	Velocizzazione nelle principali stazioni ed eliminazione dei passaggi a livello Potenziamento della rete ferroviaria e trasferire l'intermodalità mareferro-gomma nel porto di Porto Torres Adeguamento del sistema di segnalamento sulla tratta Cagliari-Oristano per raggiungere i 180 km/h Raddoppio Decimo-San Gavino Riqualifica stazioni Oristano, Abbasanta, Macomér - sottopassi a Siliqua, Villamassargia - fermate intermedie sulla Cagliari-Decimo Stazione di Olbia - I fase Ammodernamento e velocizzazione Cagliari-Oristano Ammodernamento e velocizzazione tratta Oristano-Sassari-Olbia e rivitalizzazione stazioni impresenziate
SISTEMA AEROPORTUALE	Collegamento dell'aeroporto di Elmas con la linea ferroviaria Cagliari - Decimo Collegamento della linea Sassari - Alghero con l'aeroporto di Alghero

Tabella 85 - Interventi prioritari in Sicilia

AMBITO	INTERVENTI
RETE STRADALE	<p>Interventi volti al completamento del Corridoio 1 Reti TEN (Berlino - Messina - Palermo Aeroporto Falcone Borsellino) e alla velocizzazione dei collegamenti tra i nodi urbani</p> <p>Interventi di riqualificazione funzionale su larga scala della viabilità secondaria</p> <p>azioni volte al collegamento tra reti stradali e ferroviarie e porti, aeroporti ed interporti, allo scopo di realizzare e adeguare i collegamenti dei nodi alle reti principali</p>
RETE FERROVIARIA	<p>Interventi volti al completamento del Corridoio 1 Reti TEN (Berlino - Messina - Palermo Aeroporto Falcone Borsellino) e alla velocizzazione dei collegamenti tra i nodi urbani</p> <p>Potenziamento mediante raddoppio della linea ferroviaria Palermo-aeroporto di Punta Raisi con funzione di metropolitana urbana e territoriale</p> <p>Chiusura dell'anello ferroviario di Palermo</p> <p>Circumetnea</p> <p>Costruzione di tre linee tranviarie nel Comune di Palermo</p>
SISTEMA PORTUALE	<p>Interventi di potenziamento dei porti siciliani volti al recupero degli attuali vuoti infrastrutturali</p> <p>Realizzazione di approdi sicuri a ricettività elastica nelle isole minori e nelle località di maggiore attrazione turistica</p> <p>Potenziamento dei collegamenti delle strutture della nautica da diporto con i territori afferenti</p>
SISTEMA AEROPORTUALE	<p>Interventi volti al potenziamento delle strutture delle aree terminal passeggeri e merci, nonché di progetti funzionali all'innovazione tecnologica nel trasporto aereo, realizzazione di infrastrutture eliportuali inseriti in un programma di rete</p>

7.1 Conclusioni

Dal punto di vista logistico, la Piattaforma Mediterraneo Sud presenta caratteristiche strutturali diverse rispetto al resto del Mezzogiorno: sia perché le due isole sono fortemente dipendenti dai trasporti marittimi e aerei ma anche perché possiedono un sistema infrastrutturale generalmente insoddisfacente. Le analisi socio-economiche e territoriali e infrastrutturali registrano invece alcune dinamiche comuni alle Piattaforme Adriatico Sud e Tirrenico Sud. Le previsioni della popolazione evidenziano un peggioramento degli indici demografici (di vecchiaia, di carico sociale e di ricambio sociale) della Piattaforma per il decennio 2020 con una variazione negativa del tasso di crescita della popolazione. Anche la dinamiche delle imprese attive sul territorio è comune alle altre Piattaforme del Mezzogiorno: una riduzione delle imprese attive nel settore dell'agricoltura e dell'industria, a favore di un aumento di quelle attive nei settori delle costruzioni e dei servizi.

Con riferimento al sistema infrastrutturale, gli indici di dotazione infrastrutturale di trasporto - ad eccezione dei porti e degli aeroporti - sono al di sotto della media nazionale. In particolare, si segnala l'assenza di autostrade in Sardegna e il limite infrastrutturale della rete ferroviaria siciliana, particolarmente carente anche a causa del limite rappresentato dalle sagome ammissibili ferroviarie. In particolare, in Sicilia, soltanto gli itinerari nazionali sono considerati abilitati al transito dei carri combinati, limitando sensibilmente lo scambio di merci con la parte occidentale dell'isola.

In entrambe le Regioni di cui si compone la Piattaforma, la dotazione di infrastrutture portuali e aeroportuali risultano soddisfacenti. Tuttavia, il sistema portuale sardo registra alcune criticità sia di ordine infrastrutturale che della rete di collegamenti mentre quello siciliano non risulta ancora in grado di sfruttare appieno le potenzialità del traffico merci.

Anche in questo caso il tema **dell'accessibilità dei territori**, nonché la **centralità del sistema** portuale per lo sviluppo dei territori della Piattaforma risultano in linea con quanto previsto dal Nuovo Piano Nazionale della Logistica il quale intende assumere un vero e proprio carattere operativo al fine di aumentare la competitività dell'intero Paese.

CONCLUSIONI

Nel presente capitolo si riportano le principali evidenze, talvolta spunti di *policy*, emerse relativamente alle specifiche macro aree di riferimento (Nord-Ovest, Nord Est e Centro e Mezzogiorno) che, di riflesso, risultano valide per le Piattaforme logistiche analizzate.

Rispetto al Nord-Ovest (comprendente anche Toscana e Emilia Romagna) si propongono alcuni spunti di *policy* per la logistica, con riferimento a tematiche specifiche, quali: finanziamenti, *governance*, mancata sincronia degli interventi e squilibrio modale. Tali spunti si ritengono validi sia per la **Piattaforma del Nord-Ovest** che quella dell'**Area Centro Settentrionale**.

Finanziamenti

Con riferimento al tema dei finanziamenti, gli investimenti nel settore autostradale in corso nel Nord-Ovest sono di notevole rilevanza, grazie anche ad un nuovo ruolo delle Regioni e dei privati ed un **assetto del sistema tariffario e delle concessioni chiaro**, al contrario di quanto accade nel settore portuale, aeroportuale e ferroviario. Si riporta l'attenzione sul finanziamento di interventi lungo gli assi TENT-T - solo il 10% è finanziato e la crisi ha posto enfasi sui vincoli della finanza pubblica - e sulla necessità di valutare forme di possibile finanziamento attraverso nuovi modelli: meccanismo di finanziamento cross-modal basato sulla direttiva Eurovignette, intervento delle Autorità Portuali attraverso la gestione di quota parte del gettito IVA, ecc.

Governance

Dal punto di vista della *governance*, si sostiene che la partecipazione alle **iniziative di coordinamento con i Paesi confinanti** sul tema dei trasporti sia un elemento centrale delle politiche per la logistica perché i flussi di attraversamento delle Alpi, e in generale di tipo internazionale, sono condizionati da restrizioni, vincoli di orario, pedaggi, sussidi al trasporto ferroviario o marittimo, oltretutto da vincoli di tipo infrastrutturale che possono incidere sulla scelta della modalità di trasporto o del percorso da effettuare. Le regioni del Nord-Ovest iniziano ad avere consapevolezza che trasporti e logistica siano un fattore di competitività delle imprese e del territorio, sebbene con approcci eterogenei e priorità differenti, pertanto **occorrono strumenti e visioni di governance condivise per i temi principali**, anche per evitare squilibri territoriali.

Sincronia Interventi

Allo stesso tempo gli sviluppi dei traffici marittimo-portuali di container e di **Autostrade del Mare** nei porti del Nord Tirreno, **air cargo su MXP e ferroviari verso la Svizzera** trovano una risposta infrastrutturale incompleta e con tempistiche inadeguate lungo gli assi fra le porte di accesso e i mercati di riferimento principali. È fondamentale intervenire sui **colli di bottiglia** puntuali, anche attraverso soluzioni di transizione specifiche come sistemi di navettamento porto-retroporto, società di corridoio, valorizzazione di reti secondarie, ricerca e sostegno a modelli organizzativi e tecnologici più efficienti.

Riequilibrio Modale

Con riferimento al tema del riequilibrio modale, si ritiene che l'obiettivo non solo sia difficilmente raggiungibile, ma nel breve e medio periodo sia compromesso alla base da fattori organizzativi e infrastrutturali che, per quanto possibile, devono essere superati anche attraverso politiche regionali:

- ▶ il radicale cambio di strategia da parte di Trenitalia dal 2006, la riduzione del valore degli incentivi (ferrobonus), le difficoltà a far emergere nuovi modelli organizzativi in alcuni mercati rilevanti (da e per i porti, tratte internazionali verso la Francia, manovre verso aree ferroviarie secondarie, ecc.);
- ▶ le logiche di pedaggio, della localizzazione dei nodi di raccordo, di modello di esercizio ferroviario (orari di accesso, voltaggio, moduli dei treni) devono essere ancora coordinate e messe a sistema da una corretta pianificazione.

Con riferimento all'area del Nord Est e del Centro, si propongono alcune linee guida di *policy* per gli interventi organizzativo-gestionali e di *governance* che riguardano fondamentalmente il settore dei servizi. Si riportano di seguito alcune delle principali evidenze le quali sono valide sia per la **Piattaforma del Nord-Est** che quella dell'**Area Centrale**.

"La questione ferroviaria"

Uno dei temi considerati prioritari, da porre in un contesto di pianificazione a livello macro-regionale, risulta quello dello **sviluppo di una "società ferroviaria sovra-regionale di Piattaforma", ovvero quello di favorire accordi tra società ferroviarie regionali**, al fine di riuscire a riqualificare il settore ferroviario rispondendo in maniera più incisiva alle esigenze tipicamente territoriali, subentrando in tal senso al vettore nazionale che, evidentemente, persegue strategie di più ampio respiro, mirate soprattutto ad un possibile recupero della redditività. Allo stesso tempo, si ritiene opportuno valutare la possibilità di realizzare una "rete regionale ferroviaria" che comprenda un **network di piattaforme ferroviarie a livello di Piattaforma di carico/scarico localizzate in posizione strategica rispetto ai bacini di domanda e di un programma di servizi ferroviari regolari e affidabili**, basati anche su treni navetta da/verso i principali hub, realizzati in prima battuta dalla società ferroviaria di Piastra. Tale sistema dovrebbe lavorare in un'ottica di **co-modalità**, favorendo non solo il trasporto unitizzato, ma soprattutto promuovendo l'ottimizzazione dei flussi convenzionali.

Servizi di autotrasporto

Altro tema importante è relativo all'offerta di efficienti ed efficaci **servizi di autotrasporto**, quale elemento imprescindibile di politica industriale e di pianificazione logistica in generale. Infatti, attualmente, tale offerta, a supporto dei traffici diretti, interni e di transito, appare basata su imprese in buona parte straniere in un quadro di forte competizione sull'elemento tariffario. Si sostiene invece che obiettivo prioritario di policy debba essere quello di ribaltare tale paradigma, facendo evolvere le imprese di autotrasporto verso forme di offerta evoluta di servizi ed in un'ottica sempre più spinta di partnership con il lato domanda, **generando l'evoluzione dell'offerta logistica da figure di "trasportatori" a quelle di "integratori" di traffico, specializzati in particolare sulle esigenze delle PMI**.

Le varie *best practice* territoriali dimostrano come il **fattore di successo principale dell'offerta logistica risieda in una precisa scelta di "specializzazione"**. Si tratta, dunque, di sostenere processi di innovazione delle imprese, basati su due capisaldi:

- ▶ incentivazione verso forme, anche diversificate, di *pooling* di imprese;
- ▶ definizione di una precisa *mission* di mercato.

In merito al tema della **governance** e del **“coordinamento” tra nodi logistici**, si richiama la necessità di distinguere la questione dei nodi portuali - che prevede, accanto ad eventuali iniziative volontaristiche “dal basso”, la definizione di iniziative legislative facenti riferimenti ad istituti, quali le Autorità Portuali, in veste non societaria - da quella relativa ai nodi “terrestri”, costituiti da organismi societari.

Infatti, mentre per i primi la trasformazione del meccanismo giuridico appare di assoluto rilievo - potendosi prevedere, ad esempio, Authorities di più ampio respiro territoriale - per i secondi si tratta di intravedere delle forme di coordinamento ed integrazione di strutture societarie. Il coordinamento, a livello regionale o di Piattaforma, potrebbe prevedere la **promozione di una società**, con controllo pubblico, le cui quote di capitale sarebbero rappresentate dalle società di gestione di piattaforme esistenti, **avente non tanto un obiettivo di carattere operativo-gestionale, bensì di “allocazione” dei servizi e di promozione del sistema regionale o di Piattaforma.**

In altri termini, la società lascerebbe l'operatività - ed il relativo know how - alle diverse società di gestione dei nodi ed agli operatori - che in tal senso rimarrebbero i reali “fornitori” del servizio logistico - e si assumerebbe il compito di **“sportello unico”** nei confronti della domanda, allocando i diversi servizi richiesti tra i fornitori e promuovendo collettivamente il sistema di offerta, anche con azioni di marketing territoriale.

Inoltre, in tema di **pianificazione territoriale**, a fronte di chiare esigenze espresse dagli operatori in merito all'esigenza di adeguati “spazi” per la logistica evoluta, è evidente come la questione non possa non internalizzare le esigenze connesse all'ambiente e ad un uso razionale del territorio. **La “questione logistica” dovrebbe quindi trovare maggior spazio nell'ambito della pianificazione territoriale in un quadro di sostenibilità ambientale e dovrebbe, inoltre, essere parte di un più ampio ragionamento rivolto ad un progressivo re-insediamento razionalizzato del sistema produttivo.**

La pianificazione delle aree logistiche potrebbe configurarsi non solo come strumento di incentivazione alla crescita per gli operatori logistici innovativi, ma anche come importante azione di marketing territoriale orientato all'attrazione di nuovi investitori sul territorio.

Con riferimento alle **Piattaforme Logistiche Adriatico Sud, Tirrenico- Sud e Mediterraneo Sud**, si riporta una sintesi delle considerazioni riferite all'intera area del Mezzogiorno. In particolare si tratta di considerazioni di *governance* alla luce delle quali si propone l'utilizzazione delle cosiddette “Filiere Territoriali Logistiche” (FTL), quali modelli di sviluppo applicabili nel Mezzogiorno. Nello specifico, si evidenzia l'esigenza di avviare processi di pianificazione e *governance* dei sistemi territoriali meridionali, che promuovano in alcune aree vaste la specializzazione produttiva e la creazione di reti di imprese sovrapposte strategicamente a quelle che si definiscono **“Filiere Territoriali Logistiche” (FTL)**, ovvero filiere produttive di eccellenza, soprattutto nei settori dell'agro-alimentare, dell'hi-tech, della meccanica, dell'aerospaziale e dell'energia, che mostrano potenziali di sviluppo attraverso l'integrazione con attività logistiche a valore realizzate principalmente per l'esportazione.

Infatti, le analisi svolte mostrano come talune esperienze di *governance* della logistica del Mezzogiorno, realizzate negli ultimi anni con la regia di Regioni ed Enti locali, hanno comunque manifestato grandi difficoltà nel guidare processi di sistema che coinvolgano gli attori del mercato sia dal lato della domanda sia dal lato dell'offerta.

Inoltre, da una prima analisi dei servizi infrastrutturali attivi nel Mezzogiorno, si evince una presenza solo in alcune aree di infrastrutture logistiche ad accesso pubblico di primo livello (interporti, porti, aeroporti) secondo la definizione ricollegabile alla rete TEN-T dei corridoi plurimodali europei. Tali nodi, in funzione di logistica territoriale, forniscono servizi molto ridotti di trasporto intermodale (principalmente gomma-ferro ed in misura minore mare-ferro) e ancor meno di logistica a valore a supporto della produzione. Tale offerta di servizi logistici non è disponibile nemmeno nelle infrastrutture logistiche di secondo livello dedicate a servizi complementari all'espletamento delle attività logistiche. **Manca quasi del tutto nel Mezzogiorno una strategia di sviluppo basata su piattaforme logistiche nelle quali offrire non solo trasporto ma anche servizi completi e strettamente interconnessi con altre attività logistiche (stoccaggio, consolidamento e deconsolidamento, allestimento ordini, ecc.) di cui necessitano le attività produttive e distributive per affrontare il mercato globale.**

Si propongono le FTL al fine di poter colmare tale gap strutturale del sistema logistico del Mezzogiorno che rappresenta un ulteriore elemento di limitazione delle possibilità di sviluppo economico.

Di seguito si riportano i principali spunti emersi dai focus tematici specifici in merito al settore air cargo, agli interporti e linee guida di politica portuale.

Settore Air cargo

Con riferimento al settore air cargo (vedi Allegato1) si evidenzia come i traffici air cargo, nonostante il crollo del 2009, abbiamo registrato una ripresa. Tuttavia, si sottolinea come tale trend ascendente debba però essere accompagnato da azioni mirate alla **riduzione dei tempi di attesa negli scali** per il carico/scarico merce, alla **maggior efficienza** di tutte quelle operazioni relative ai **controlli obbligatori e alle attività logistiche** di supporto al cargo aereo, oltre che da interventi di recupero di **attrattività** degli scali nazionali rispetto a quelli europei, verso cui, invece, si rivolge buona parte della domanda di mercato italiana.

Inoltre, si precisa come alla luce degli interventi dell'AGCM in materia di servizi aeroportuali, è emersa la necessità di un sostegno al processo di liberalizzazione del mercato dei servizi di *handling*, attraverso interventi mirati a ridurre le barriere all'entrata nel mercato dei servizi di assistenza a terra, eliminare quei requisiti non strettamente necessari che possano avere l'effetto di creare forme di barriere all'ingresso, sostenere il monitoraggio degli standard di sicurezza e qualità. Nel corso del 2010, il numero di società di *handling* autorizzate dall'ENAC ad operare nei diversi aeroporti italiani è aumentato di oltre 100 unità passando da 137 a 246, con alcuni casi, come FCO dove operano ben 64 soggetti autorizzati. A fine gennaio 2011, con un provvedimento d'urgenza, l'ENAC ha approvato il nuovo Regolamento in materia di certificazione degli *handler* aeroportuali, volto ad una maggiore selezione all'ingresso per garantire più stabilità, sicurezza e regolarità.

Si evidenzia infine come gli operatori spingano inoltre per un'accelerazione del programma *e-customs*, teso alla digitalizzazione di tutti i documenti necessari all'espletamento delle procedure doganali, e del programma di armonizzazione tra regolamenti ENAC e regolamenti dell'**Agenzia delle Dogane**, valorizzando al massimo la logica dello sportello unico doganale.

Interporti

Dal focus realizzato in merito agli interporti (vedi Allegato 3), si evince come delle totali 23 infrastrutture finanziate e/o cofinanziate dallo Stato mediante la Legge 240/90, non siano disponibili dati quantitativi rilevanti per 4 strutture ancora in fase di progettazione o di esecuzione (Tito, Termoli, Bergamo, Salerno). Altri 3 interporti non sono di fatto ancora operativi (Jesi, Orte, Frosinone), mentre l'operatività degli interporti di Livorno e Bari è al momento parziale ed in fase di start-up. Va precisato che la rete degli interporti riuniti nell'UIR (Unione Interporti Riuniti) comprende anche gli interporti in fase di realizzazione o di start-up di Trento, Rovigo, Roma est, Gioia Tauro, Catania, e Cerignola. Gli **interporti ad oggi operativi** in modo significativo ai fini della redazione di un quadro conoscitivo a livello nazionale sono pertanto i seguenti: Bari, Bologna, Cervignano del Friuli, Livorno, Marcianise, Nola, Novara, Padova, Parma, Prato, Rivalta Scrivia, Torino, Vado Ligure, Val Pescara, Venezia, Verona.

Politica Portuale

In merito al tema della politica portuale nazionale, si propongono alcune linee guida essenziali per un modello di *governance* portuale efficiente ed efficace (Vedi Allegato 2). A tal fine, si distinguono due ambiti rilevanti:

- ▶ la regolazione dei servizi;
- ▶ la programmazione degli investimenti.

Per quanto attiene alle funzioni tipicamente regolative, le linee guida si focalizzano su:

- ▶ un sostanziale rafforzamento dell'autonomia funzionale delle Autorità Portuali, in veste di organo pubblico non economico deputato a funzioni di regolazione del mercato dei servizi portuali. Il tema, dunque, attiene al modello di funzionamento "interno" delle *port authorities*;
- ▶ l'applicazione efficace del principio di promozione della concorrenza dei servizi portuali, attuato attraverso la regolazione degli accessi (barriere) al mercato stesso con forme essenzialmente di concorrenza per il mercato, ossia la previsione di precisi (ed uniformi) criteri di assegnazione (tender) nella scelta delle imprese e di rilascio delle concessioni, nonché la regolamentazione delle autorizzazioni;
- ▶ un'eventuale azione, a livello centrale, di tipo antitrust, tesa alla vigilanza su possibili situazioni di concentrazione di mercato da parte degli operatori assegnatari dei servizi.

Per quanto attiene, invece, alle funzioni di programmazione degli investimenti, le linee guida rilevanti dovrebbero incardinarsi sui seguenti principi:

- ▶ un principio di coordinamento centrale o di macro-area per la definizione degli investimenti strategici in ambito portuale, da attuarsi anche attraverso la possibile previsione di una Authority nazionale o di Authority di macro-area (es. Nord-Est, Nord-Ovest, ecc.);
- ▶ una distinzione netta dei canali di finanziamento che preveda:
 - un finanziamento pubblico per quanto attiene alle problematiche degli escavi e dei dragaggi - con la previsione di procedure più snelle in tal senso - e delle connessioni di accesso, soprattutto ferroviarie;
 - una compartecipazione pubblico-privato per quanto attiene essenzialmente alla realizzazione di terminal portuali (anche off-shore) e di piattaforme logistiche, ossia uno schema generale di finanza di progetto, in cui sia previsto un contributo pubblico in forma di partecipazione governativa o di recupero dell'IVA, e comunque nell'ambito di un tetto massimo, ed una necessaria presenza privata essenziale a garantire un effetto incentivante sulla crescita dei traffici. In tal senso, quale ulteriore elemento di innovazione, vanno previste specifiche misure di accelerazione per la realizzazione degli investimenti in un'ottica di sinergia centro-periferia, quali le intese Stato-Regioni, la nomina di commissari straordinari e la previsione di norme più snelle per l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali. In effetti, laddove la fattibilità di investimenti strategici portuali si renda concreta, è spesso la variabile "tempo" la più importante rispetto alla disponibilità di risorse finanziarie.

Dalle principali considerazioni e spunti evidenziati emerge con chiarezza come le criticità e le principali problematiche che i territori considerano fondamentali per il proprio sviluppo (logistico e quindi competitivo) possano trovare una risposta nel Nuovo Piano Nazionale della Logistica e, in particolare nelle 10 Linee Strategiche e delle 51 Azioni, di cui esso si compone. Infatti, solo in parte si tratta di fattori riconducibili a carenze infrastrutturali. Principalmente, si riscontra un forte problema di **accessibilità** non solo interna al Paese ma anche verso i mercati esteri e dunque la necessità di creare e privilegiare quegli interventi utili alla creazione di un vero e proprio **tessuto connettivo** del Paese. Il tema dei **porti** risulta prioritario: è necessario un modello di *governance* efficiente ed efficace (sia intermini di regolazione dei servizi che di programmazione degli investimenti). Tale punto risulta particolarmente sensibile per il Mezzogiorno, il quale vede nell'"economia del mare" una delle principali risorse in grado di generare ricchezza ed occupazione. Non solo nuovi **modelli di governance** ma anche riduzione dei tempi carico/scarico, efficientamento dei sistemi di controllo, sistemi tariffari e delle concessioni chiari (in tutti i settori dei trasporti) che impattano fortemente sulla possibilità di attrarre i grandi flussi dei mercati europei e non. Anche alla luce della tendenza dei vari sistemi produttivi verso il terziario, appare evidente come anche il tema della logistica - che ormai

deve considerarsi di politica economica e non solo dei trasporti - non può che tener conto dell'aspetto legato ai servizi logistici in quanto fondamentali per la promozione dell'**intermodalità**, e non solo.

8 ALLEGATI

Allegato 1. Focus sul trasporto merci via aerea in Italia

Il presente lavoro costituisce un approfondimento tematico sui servizi dell'air cargo in Italia quale contributo scientifico al processo di aggiornamento del Piano Nazionale della Logistica. Partendo dalla caratterizzazione delle tipologie di beni e prodotti e servizi direttamente connessi al trasporto merci via aerea, mediante la sistematizzazione della normativa vigente e delle iniziative in corso d'opera direttamente correlate al settore in esame, si è passati ad analizzare il mercato italiano anche alla luce di un più ampio quadro europeo, evidenziando quindi le scelte operative delle compagnie aeree che destinano parte o l'intera capacità dei propri aeromobili al trasporto merci e che, in alcuni casi, trasferiscono i carichi via terra verso i più importanti aeroporti europei a dispetto di quelli italiani.

QUADRO SINOTTICO DEI BENI E SERVIZI AIR CARGO

Sebbene il trasporto air cargo rappresenti una piccolissima parte del totale delle merci in termini di volumi di tonnellate (circa il 2%) riveste un ruolo di primaria importanza se riferito al valore economico, pari a circa il 35% (fonte IATA) del valore totale delle merci commerciate internazionalmente. I prodotti trasportati per via aerea si possono suddividere in cinque gruppi, differenziabili per tipologia di beni, di servizi logistici, di coinvolgimento dei vettori aerei e degli operatori logistici specializzati:

Beni e servizi air cargo

	Necessità di servizi logistici specializzati	Coinvolgimento delle compagnie aeree nell'organizzazione	Tipologie di aereo	Coinvolgimento di operatori logistici specializzati
Posta e servizi espressi	Alta	Alta	All-cargo	Alto
Beni stagionali	Media	Medio/Alta	Pax / Combi / All-cargo e Road Feeder Service	Alto
Beni deperibili	Alta	Alta	Pax / Combi / All-cargo	Alto
Pezzi di ricambio	Media	Bassa	Pax / Combi / All-cargo e Road Feeder Service	Basso
Beni strategici	Media	Alta	All-cargo	Medio/Alto

Fonte: Elaborazione CERTeT

DATI DI TRAFFICO DEI PRINCIPALI AEROPORTI IN EUROPA E IN ITALIA

Nel 2009 Parigi CDG è stato il 1° aeroporto cargo in Europa, con 2,05 milioni di tonnellate (89% general cargo e 11% posta), seguito da Francoforte con 1,88 milioni di tonnellate (96% merce e 4% posta). Lipsia e Istanbul sono i due casi interessati da merci in aumento nel 2009 (rispettivamente +18% e +6%); tutti gli altri hanno maggiormente risentito della crisi, registrando un calo del 10% (per Londra e Parigi), del 20% per Lussemburgo e del 33% per Bruxelles. Su un totale di 250 destinazioni raggiungibili, Francoforte è connesso al 54% di queste, seguono Londra e Parigi con poco meno della metà e Amsterdam con il 41%; quest'ultimo è il secondo scalo preferito dagli spedizionieri aerei dopo Francoforte.

In Italia il traffico air cargo continua a essere concentrato per la gran parte in due sole aree geografiche (Lombardia e Lazio) dove viene smistato l'85% del totale via aerea. Il 48% delle merci nel 2010 ha transitato sullo scalo di Malpensa, il 18% su Fiumicino, il 12% su Bergamo: tutti gli altri sono stati interessati da quote inferiori al 5% del totale. Nel decennio 2000-2010 il trend di crescita è stato prerogativa quasi esclusiva di alcuni aeroporti del Nord (Venezia, Milano Malpensa e Bologna):

Traffico air cargo

Aeroporto	Totale merci	Posta	Totale 2010	Totale 2009	Δ% 2010/2009	Totale 2000	Δ% 2010/2000	CAGR 2000/2010
Milano MXP	422.429	10.245	432.674	344.049	25,8%	301.045	40,3%	3,7%
Roma FCO	153.679	10.866	164.545	138.988	18,4%	202.378	-24,1%	-2,0%
Bergamo	106.921	-	106.921	100.354	6,5%	100.494	6,4%	0,6%
Brescia	4.266	30.054	34.320	36.070	-4,9%	-	-	-
Venezia	37.478	131	37.609	32.532	15,6%	17.322	116,4%	8,1%
Bologna	35.832	1.967	37.799	27.327	38,3%	25.034	43,1%	4,2%
Milano LIN	15.519	3.543	19.062	17.027	12,0%	22.145	-29,9%	-1,5%
Roma CIA	18.002	-	18.002	16.983	6,0%	16.875	6,7%	0,6%
Catania	8.236	974	9.210	8.529	8,0%	12.102	-31,9%	-2,7%
Torino	8.351	-	8.351	6.941	20,3%	20.623	-59,5%	-8,6%
Verona	4.630	4	4.634	6.335	-26,9%	9.055	-48,9%	-6,5%
Pisa	6.836	121	6.957	6.005	15,9%	10.210	-33,0%	-3,8%
Totale Italia	847.840	70.510	918.354	778.466	18,0%	801.885	5,7%	1,4%

Fonte: Elaborazione CERTeT su dati Assaeroporti (2000-2010)

Il mercato dell'aerocargo in Italia ha assunto una connotazione diversa rispetto agli altri Paesi europei nell'ultimo biennio, ovvero la totale assenza di un vettore aereo nazionale all-cargo di riferimento; numerose istanze da parte dei diversi stakeholder del settore hanno spinto il legislatore e le amministrazioni competenti ad intervenire per

trovare soluzioni coerenti e adeguate al nuovo scenario che si prospettava. L'intensa attività di apertura e potenziamento degli accordi di traffico Italia-resto del mondo, ha permesso l'entrata sul mercato italiano di numerosi operatori, anche all-cargo, favorendo al contempo la ripresa dei traffici e dei volumi di merci movimentate nel 2010. Ciononostante, appare evidente una debolezza strutturale del sistema Paese sul traffico merci, a seguito anche di quanto è emerso dalle interviste con i principali operatori che indicano nel 50% circa il traffico che preferisce utilizzare scali esteri anziché italiani.

LA RILEVANZA DEI ROAD FEEDER SERVICE (RFS) IN ITALIA

Secondo i principali operatori aereo cargo e spedizionieri, i vantaggi italiani in termini di posizione geografica e, soprattutto, di alto valore aggiunto delle merci (*made in Italy*) non sono adeguatamente supportati da servizi e infrastrutture di rete efficienti, da burocrazia e operatività degli scali. La differenza di servizio in Italia rispetto agli hub europei giustifica l'elevato numero di collegamenti avio-camionati, diretti principalmente verso Francoforte, Monaco, Zurigo e Madrid e gestiti primariamente da Lufthansa Cargo, Swiss e Iberia. A seguire si riportano alcuni RFS settimanali schedulati su OAG dall'Italia verso l'Europa:

RFS Italia-Resto d'Europa

Road Feeder Service ITALIA-Resto d'Europa			
Origine	Frequenze settimanali	Origine	Frequenze settimanali
MALPENSA	89	VENEZIA	19
LINATE	72	FIRENZE	18
SEGRATE off line point	31	Totale Italia-Europa	287

Fonte: elaborazione CERTeT su dati OAG (nov.2010)

I PRINCIPALI PROGETTI DI SVILUPPO SONO CONCENTRATI A MALPENSA

La Sea ha previsto lo sviluppo della nuova Cargo City nell'area del sedime Sud dello scalo e la realizzazione del nuovo Polo logistico. L'ambizioso progetto è modulato per fronteggiare le previsioni di sviluppo del traffico cargo nel lungo periodo. L'obiettivo è di aumentare l'attuale capacità (600.000 tonnellate/anno) di circa 400.000 tonnellate/anno entro la fine del 2014. Il progetto della Cargo City prevede la realizzazione di:

- ▶ 7 nuove piazzole di sosta per aeromobili all cargo
- ▶ magazzini di prima linea di circa 23.500 mq più 6.500 mq ad uso uffici
- ▶ magazzini di seconda linea (con superficie di 11.000 mq circa oltre 2.000 mq per uffici).
- ▶ Gli investimenti autorizzati da Enac sinora ammontano a 70 MLN di € per l'urbanizzazione delle aree e la costruzione delle nuove piazzole al fine di

aumentare di oltre l'80% la superficie complessiva dei magazzini. Lo sviluppo del nuovo Polo Logistico, nel lungo periodo, consiste nella realizzazione di:

- ▶ 3 milioni di mq di aree a supporto del cargo aereo
- ▶ oltre 250.000mq lordi da dedicare ai magazzini di seconda e terza linea.

SINTESI DEI RISULTATI PER IL RECUPERO DEL SETTORE AIR CARGO

La ripresa dei traffici air cargo negli aeroporti italiani, dopo il crollo del 2009, ha segnato per l'intero 2010 un dato incoraggiante: +18%. Il trend ascendente deve però essere accompagnato da azioni mirate alla riduzione dei tempi di attesa negli scali per il carico/scarico merce, alla maggior efficienza di tutte quelle operazioni relative ai controlli obbligatori e alle attività logistiche di supporto al cargo aereo, oltre che da interventi di recupero di attrattività degli scali nazionali rispetto a quelli europei, verso cui, invece, si rivolge buona parte della domanda di mercato italiana.

Alla luce degli interventi dell'AGCM in materia di servizi aeroportuali, era emersa la necessità di un sostegno al processo di liberalizzazione del mercato dei servizi di handling, attraverso interventi mirati a ridurre le barriere all'entrata nel mercato dei servizi di assistenza a terra, eliminare quei requisiti non strettamente necessari che possano avere l'effetto di creare forme di barriere all'ingresso, sostenere il monitoraggio degli standard di sicurezza e qualità. Nel corso del 2010, il numero di società di handling autorizzate dall'ENAC ad operare nei diversi aeroporti italiani è aumentato di oltre 100 unità passando da 137 a 246, con alcuni casi, come FCO dove operano ben 64 soggetti autorizzati. A fine gennaio 2011, con un provvedimento d'urgenza, l'ENAC ha approvato il nuovo Regolamento in materia di certificazione degli handler aeroportuali, volto ad una maggiore selezione all'ingresso per garantire più stabilità, sicurezza e regolarità.

Gli operatori spingono inoltre per una accelerazione del programma e-customs, teso alla digitalizzazione di tutti i documenti necessari all'espletamento delle procedure doganali, e del programma di armonizzazione tra regolamenti ENAC e regolamenti dell'Agenzia delle Dogane, valorizzando al massimo la logica dello sportello unico doganale.

Allegato 2. Linee guida di politica portuale nazionale: il tema della riforma

L'esigenza di metter mano all'ordinamento della portualità nazionale al fine di operare un reale rilancio della stessa in chiave competitiva, soprattutto alla luce dei moderni trend di sviluppo connessi all'evoluzione dei flussi globali, è tema ricorrente e di rilevante attualità.

Storicamente, va riconosciuto come momento di svolta quello connesso all'emanazione della legge n. 84 del 1994, che ha introdotto sostanziali, ed efficaci, innovazioni nel nostro ordinamento, concretizzando indubbiamente un periodo storico di miglioramento delle condizioni operative dei porti nazionali, di incremento nei traffici e di sviluppo di una reale imprenditorialità negli scali italiani con la realizzazione di importanti investimenti, sotto la "regia" di quelle nuove entità, introdotte nel nostro ordinamento, che sono le Autorità Portuali, le quali hanno garantito maggiore concorrenza nelle attività portuali e dunque maggiore competitività.

Le linee guida di politica portuale che possono essere evidenziate in questa sede, dunque, devono prendere atto della sostanziale positività dell'impianto innovativo prodotto dalla l. 84/94 e, tuttavia, porre l'accento su alcune necessarie riforme, che si rendono ineludibili a fronte del mutato scenario globale dei flussi ed alla luce delle prassi attuative che hanno evidenziato, storicamente, alcune significative lacune sia sul versante procedurale-organizzativo che infrastrutturale. E' indubbio, infatti, che i fenomeni connessi, da un lato, alla competitività della portualità non solo nord-europea ma anche mediterranea, e, dall'altro lato, all'affermarsi delle economie asiatiche impongano una riflessione di policy connessa al ruolo dell'Italia e del gap di competitività da colmare, al fine di rendere concreta una strategia di generazione di ricchezza nazionale che derivi da un ruolo incisivo rispetto al nuovo pattern dei flussi regionali e globali. Inoltre, ulteriori riflessioni si rendono necessarie in riferimento ai trend di "federalismo" anche in ambito portuale, connessi alle nuove disposizioni del titolo V della Costituzione (l. costituzionale del 18 ottobre 2001 n.3).

In questo senso, le varie iniziative del Governo, ed in particolare il disegno di legge in tema di riforma portuale, sono utili per delineare criticamente, in qualche modo in forma sinottica, le principali direzioni di riforma della materia.

Come premessa, dunque, si deve affermare, come cardine principale, la bontà di un modello organizzativo in ambito portuale "a regia" pubblica (modello landlord), nell'ambito del quale vanno efficacemente specificate e chiaramente distinte, da un lato, le funzioni facenti capo al soggetto pubblico - che devono riguardare le attività di programmazione, sicurezza e coordinamento - e, dall'altro lato, le funzioni attinenti al settore operativo, connesse a funzioni di natura strettamente commerciale ed imprenditoriale. In questo senso, va esclusa qualunque commistione di attività, portatrice di conflitti di interesse, in capo al soggetto pubblico, escludendosi in particolare la facoltà di costituire ovvero partecipare società finalizzate alla gestione di servizi ed operazioni in ambito portuale.

Tenuto conto delle iniziative governative e parlamentari, si possono esplicitare le seguenti previsioni cardine di politica portuale ed i necessari fabbisogni normativi:

- ▶ precisi criteri di riparto delle competenze in ambito portuale in capo ai soggetti pubblici, in particolare tra le Autorità Portuali (laddove siano istituite) e le autorità marittime (queste ultime quali organi periferici del Ministero). In tal senso, si prevede l'imputazione delle funzioni di safety & security, nonché dell'organizzazione dei servizi nautici, in capo alle autorità marittime, e le funzioni di programmazione, coordinamento e regolazione delle attività portuali in capo alle Autorità Portuali. A ciò, ancora in capo alle Autorità Portuali, si aggiunge, come elemento di innovazione, la funzione di amministrazione delle aree e dei beni demaniali. Inoltre, alla luce delle innovazioni legislative che hanno reso concorrente tra Stato e Regioni la materia dei porti civili, in precedenza di competenza esclusiva dello Stato, si aggiunge la possibilità di istituire da parte delle Regioni ulteriori Autorità Portuali in riferimento ai porti di interesse regionale;
- ▶ precisi criteri di classificazione dei porti nazionali, distinguendo in particolare tra porti di interesse prettamente statale - in relazione alle funzioni di sicurezza e difesa nazionale - porti di rilevanza nazionale ed internazionale - da associare alla costituzione di Autorità Portuali- e porti di interesse regionale - con competenze delle Regioni;
- ▶ procedure snelle per l'adozione del Piano Regolatore Portuale. In questo senso, le linee di policy possono prevedere che, a fronte della presentazione del Piano da parte dell'Autorità Portuale e l'adozione in seno al Comitato Portuale in coerenza con il Piano di Sviluppo (adottato dal CIPE), il Piano Regolatore venga trasmesso al Comune e approvato entro 90 gg. se non vi sia un diniego motivato (principio silenzio-assenso). Altrimenti, in caso di mancata intesa, si prevede che il Ministro convochi una conferenza dei servizi, con tutti i soggetti pubblici interessati e l'Autorità Portuale, che deliberi a maggioranza. Infine, si prevede che sia la Regione ad approvare il Piano. Le stesse procedure vanno quindi seguite anche in relazione alle varianti del Piano;
- ▶ procedure più efficaci per la realizzazione dei dragaggi ed escavi nei porti, nel rispetto dei controlli ambientali. Si può prevedere che i progetti di dragaggio siano presentati dall'Autorità Portuale al Ministero che li approva e li trasmette al Ministero dell'Ambiente, il tutto entro un lasso di due mesi;
- ▶ compiti delle Autorità Portuali: un principio cardine è quello che vede un sostanziale rafforzamento, e dunque una maggiore autonomia, in capo alle Autorità Portuali in qualità di soggetti pubblici deputati alla regolazione delle attività portuali. Significativamente, si prevede un'estensione delle competenze, rispetto alla legge 84/94, all'amministrazione, anche in via esclusiva, delle aree e dei beni del demanio marittimo relativo alla

circostrizione portuale. Inoltre, si definiscono criteri più rigidi per l'istituzione di nuove Autorità Portuali;

- ▶ rafforzamento dei poteri del Presidente dell'Autorità Portuale. Si prevedono in capo al Presidente le funzioni di ordinaria e straordinaria amministrazione ed, in particolare, la gestione diretta delle autorizzazioni e concessioni sulle aree di competenze dell'autorità, fatte salve le competenze del Comitato Portuale per le concessioni che superino la durata di quattro anni. Inoltre, si prevedono procedure più snelle per la nomina, che, al posto della tradizionale terna di nomi, va proposta dal Presidente della Giunta Regionale al Ministero, con la concertazione dei comuni, province e CCIAA. In caso di doppia mancata intesa si prevede il potere di nomina in capo al Presidente del Consiglio;
- ▶ rimodulazione dei poteri e delle competenze del Comitato Portuale, che va investito delle funzioni di approvazione del bilancio, adozione del Piano Regolatore e delibera delle concessioni di durata ultra-quadriennale;
- ▶ possibilità, da parte delle Autorità Portuali, di costituzione di "sistemi logistici portuali" per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad uno stesso bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio. Gli aspetti attinenti a tali sistemi fanno riferimento a:
 - intese con i gestori dell'infrastruttura ferroviaria, in particolare per l'utilizzo delle linee di alimentazione portuale;
 - promozione del traffico ferroviario porto-retroporto e della manovra interna (regolata da bandi europei);
 - coordinamento tra Piani Regolatori Portuali;
 - promozione delle infrastrutture di collegamento (sia con i corridoi UE che i collegamenti porto-retroporto);
- ▶ chiari criteri per il rilascio delle concessioni di aree e banchine, in base ai quali le Autorità Portuali possono concedere ad imprese l'occupazione e l'uso di aree demaniali e banchine. In tal senso vanno evidenziate le seguenti linee guida:
 - l'atto di concessione deve prevedere, tra le altre cose, il programma delle attività e degli eventuali investimenti, l'organico previsto dei lavoratori, il generale apparato tecnico ed organizzativo e la determinazione del canone demaniale (procedimento di calcolo, rivalutazione e versamento);
 - la durata della concessione deve dipendere anche dall'eventuale obbligo del concessionario di realizzazione di investimenti in ambito portuale, sulla base di un preciso programma, anche "volto ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione delle opere". In

questo ultimo caso, si prevede la possibilità di una riduzione del canone (sulla base di apposito regolamento adottato dall'Autorità Portuale) ed altresì che le opere non amovibili vengano, alla scadenza, assunte dallo Stato senza oneri. Parimenti, se l'Autorità Portuale assegna in concessione aree e banchine su cui siano già state realizzate opere (sia infrastrutturali che riferite a mezzi di movimentazione), in modo da indurre un incremento di valore del bene demaniale, si devono prevedere criteri di aumento del canone;

- le imprese concessionarie non possono esserlo su più aree di competenze della stessa Autorità Portuale, salvo che le attività svolte non risultino differenti nelle diverse aree (tuttavia, vanno previsti meccanismi di deroga in taluni casi);
- le Autorità Portuali devono emanare un regolamento per la determinazione dei criteri e delle condizioni di rilascio delle concessioni e di fissazione del canone;
- i canoni introitati dall'Autorità Portuale per le concessioni non concorrono alla determinazione del reddito ai fini delle imposte, in ossequio al principio che individua le Autorità Portuali come enti pubblici non economici;
- la concessione può anche avere ad oggetto sia la realizzazione che la gestione di opere "a mare" (off-shore);
- va prevista la possibilità anche per imprese non concessionarie di ottenere l'occupazione e l'uso di aree demaniali e banchine, attraverso la previsione di spazi portuali riservati a tali imprese;
- la concessione deve essere subordinata a procedure di evidenza pubblica (gara) nel rispetto dei vari principi di trasparenza, imparzialità e parità di trattamento;
- va prevista l'opportunità di riferire periodicamente al Ministero competente ed al CIPE sullo stato delle concessioni in essere, in particolare per quanto concerne il rispetto delle condizioni pattuite.

Un tema controverso, e non ultimato a livello legislativo⁸, è quello che riguarda la programmazione degli investimenti. Da un primo punto di vista va sostenuta con forza la necessità di mantenere una funzione di programmazione strategica degli investimenti portuali a livello centrale, attraverso un coordinamento finalizzato alla razionalizzazione degli investimenti in ambito portuale, in modo da rendere possibile una reale prioritizzazione degli interventi in un'ottica non strettamente attinente alle singole realtà portuali, bensì focalizzata sull'intero sistema-paese, evitando nel contempo i c.d. "finanziamenti a pioggia".

Dall'altro lato, rimane da evidenziare il principio della c.d. autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, principio sostenuto con forza dalle autorità stesse, anche in forma

associativa. Si tratta, come noto, della possibilità di trattenere una quota dell'IVA per poter finanziare gli investimenti e le opere necessarie. Tale forma di autonomia, in qualche modo, rientra, e con uno spessore significativo, nella definizione più generale del ruolo delle Autorità Portuali in termini di soggetto pubblico deputato a specifiche funzioni pubbliche di regolazione e programmazione, e che quindi deve dotarsi di adeguati strumenti di autonomia operativa, anche per quanto concerne la programmazione degli investimenti, all'interno pur sempre di un quadro strategico nazionale.

In senso generale, si renderebbero necessarie delle linee normative che permettano il rafforzamento delle disponibilità economiche delle Autorità Portuali, anche non necessariamente in coerenza con gli interventi in un'ottica di sistema-paese, tenuto conto del fondamentale ruolo economico che i porti, anche rispetto ad altri settori del trasporto, svolgono per l'economia nazionale.

Tali linee normative possono far riferimento ad una agevolazione per il finanziamento delle opere previste dai Piano Regolatori Portuali e dai P.O.T., nonché per il potenziamento delle reti (ferroviarie e stradali) di accesso ai porti, attraverso un fondo ministeriale alimentato dal gettito dell'IVA e delle accise portuali, da ripartire a ciascun porto con una quota proporzionale al gettito versato, tenuto conto delle esigenze di perequazione tra i porti. Oltre a ciò, si dovrebbe prevedere la possibilità di fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la tecnica della c.d. finanza di progetto, potendosi stipulare contratti di mutuo a lunga scadenza con istituti di credito abilitati.

Allo stesso tempo, va previsto, presso il Ministero, un Fondo per gli interventi inerenti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti sedi di Autorità Portuale, le cui modalità di utilizzo andrebbero stabilite dal Ministero stesso.

In definitiva, per delineare e definire, in modo riassuntivo, le linee guida essenziali di un modello di governance portuale efficiente ed efficace dobbiamo distinguere, innanzitutto, due ambiti rilevanti:

- ▶ la regolazione dei servizi;
- ▶ la programmazione degli investimenti.

Per quanto attiene alle funzioni tipicamente regolative, le linee guida si focalizzano su:

- ▶ un sostanziale rafforzamento dell'autonomia funzionale delle Autorità Portuali, in veste di organo pubblico non economico deputato a funzioni di regolazione del mercato dei servizi portuali. Il tema, dunque, attiene al modello di funzionamento "interno" delle port authorities. In questo senso, va enfatizzata la necessaria distinzione tra attività regolative ed attività operative, escludendo qualunque forma di gestione diretta (in house) delle seconde da parte delle Autorità Portuali. Inoltre, come detto, vanno definiti i poteri del Presidente e del Comitato Portuale;

- ▶ l'applicazione efficace del principio di promozione della concorrenza dei servizi portuali, attuato attraverso la regolazione degli accessi (barriere) al mercato stesso con forme essenzialmente di concorrenza per il mercato, ossia la previsione di precisi (ed uniformi) criteri di assegnazione (tender) nella scelta delle imprese e di rilascio delle concessioni, nonché la regolamentazione delle autorizzazioni;
- ▶ un'eventuale azione, a livello centrale, di tipo antitrust, tesa alla vigilanza su possibili situazioni di concentrazione di mercato da parte degli operatori assegnatari dei servizi.

Per quanto attiene, invece, alle funzioni di programmazione degli investimenti, le linee guida rilevanti dovrebbero incardinarsi sui seguenti principi:

- ▶ un principio di coordinamento centrale o di macro-area per la definizione degli investimenti strategici in ambito portuale, da attuarsi anche attraverso la possibile previsione di una Authority nazionale o di Authority di macro-area (es. Nord-Est, Nord-Ovest, ecc.);
- ▶ una distinzione netta dei canali di finanziamento che preveda:
- ▶ un finanziamento pubblico per quanto attiene alle problematiche degli escavi e dei dragaggi - con la previsione di procedure più snelle in tal senso - e delle connessioni di accesso, soprattutto ferroviarie;
- ▶ una compartecipazione pubblico-privato per quanto attiene essenzialmente alla realizzazione di terminal portuali (anche off-shore) e di piattaforme logistiche, ossia uno schema generale di finanza di progetto, in cui sia previsto un contributo pubblico in forma di partecipazione governativa o di recupero dell'IVA, e comunque nell'ambito di un tetto massimo, ed una necessaria presenza privata essenziale a garantire un effetto incentivante sulla crescita dei traffici. In tal senso, quale ulteriore elemento di innovazione, vanno previste specifiche misure di accelerazione per la realizzazione degli investimenti in un'ottica di sinergia centro-periferia, quali le intese Stato-Regioni, la nomina di commissari straordinari e la previsione di norme più snelle per l'approvazione dei Piani Regolatori Portuali. In effetti, laddove la fattibilità di investimenti strategici portuali si renda concreta, è spesso la variabile "tempo" la più importante rispetto alla disponibilità di risorse finanziarie.

Allegato 3. Focus sugli interporti

QUADRO CONOSCITIVO DEGLI INTERPORTI EX-LEGE 240/90

Le seguenti schede riassumono i principali dati e le principali informazioni, ad oggi disponibili, riguardanti gli interporti italiani previsti dalla Legge 240/90 e successive modificazioni ed integrazioni. Il totale dei finanziamenti pubblici erogati dallo Stato a favore della rete interportuale italiana al 2010 è pari a 548,498 mln di euro con uno stato complessivo di avanzamento dell'83%.

Delle totali 23 infrastrutture finanziate e/o cofinanziate dallo Stato mediante la 240/90, non sono disponibili dati quantitativi rilevanti per 4 strutture ancora in fase di progettazione o di esecuzione (Tito, Termoli, Bergamo, Salerno). Altri 3 interporti non sono di fatto ancora operativi (Jesi, Orte, Frosinone), mentre l'operatività degli interporti di Livorno e Bari è al momento parziale ed in fase di start-up. Va precisato che la rete degli interporti riuniti nell'UIR (Unione Interporti Riuniti) comprende anche gli interporti in fase di realizzazione o di start-up di Trento, Rovigo, Roma est, Gioia Tauro, Catania, e Cerignola. Gli interporti ad oggi operativi in modo significativo ai fini della redazione di un quadro conoscitivo a livello nazionale sono pertanto i seguenti:

1. Bari
2. Bologna
3. Cervignano del Friuli
4. Livorno
5. Marcianise
6. Nola
7. Novara
8. Padova
9. Parma
10. Prato
11. Rivalta Scrivia
12. Torino
13. Vado Ligure
14. Val Pescara
15. Venezia
16. Verona

1. Interporto di BARI

<u>Descrizione</u>	<p>L'Interporto Regionale della Puglia costituisce uno dei sistemi intermodali d'avanguardia del Sud Italia. La superficie interessata è di circa 50 ettari di cui 90 mila mq di superficie coperta, per magazzini logistici ed edifici direzionali.</p> <p>Per il suo posizionamento strategico l'Interporto Regionale della Puglia può essere considerato l'unica infrastruttura logistica nel mediterraneo orientale in grado di intercettare il traffico merci proveniente e diretto verso l'area balcanica anche in relazione all'attuazione del Corridoio VIII transeuropeo Bari-Varna.</p> <p>La realizzazione dell'interporto si inserisce inoltre una visione più ampia orientata a cogliere le opportunità derivanti dalla crescita dei mercati del far-east e della penisola indiana e dalla riorganizzazione del traffico verso il Nord America con il conseguente rafforzamento del sistema logistico del Sud Europa. In tale ottica l'Interporto Regionale della Puglia si configura come una vera e propria piattaforma retroportuale a servizio del sistema costituito dagli scali pugliesi oltre che dal porto di Gioia Tauro. L'Interporto Regionale della Puglia è membro dell'Unione Interporti Riuniti e di Europlatform.</p>
<u>Principali dati operativi</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Superficie mq: 500.000 ▶ Numero binari: 4 ▶ Lunghezza binari (m): 3.000 ▶ Area mag. totale (mq): 100.000 ▶ Terminal intermodale(mq): 30.000 <p>Principali operatori:</p> <p>Apulia Service sas., Asco, Brio Group (Ceva Logistic), Cedip srl, Ciccarese srl., Corriere Nuovo srl., Dhl, Dispensa Culina S.p.A., Gondrand S.p.A., Hfg - Holland Forwarding Group, I Viaggi Di Salomone, Logista Italia S.p.A., Milillo s.r.l., Santantonio Trasporti, Schenker srl., Sda Express Courier S.p.A., Sifte Berti, Soges Srl, Worksystem</p>
<u>Dati di traffico</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 900 mezzi commerciali al giorno con destinazioni nazionali ed internazionali ▶ 1.700 carri ferroviari ▶ tonnellate annue (2006)
<u>Servizi offerti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Servizio giornaliero di treni shuttle porta container da e per: Milano, Napoli, Rotterdam, Verona, Padova. (Altre destinazioni in trattative); ▶ Ulteriori servizi (deposito, manutenzione, fumigazione) per cointainers vuoti; ▶ Servizi di handling con ausilio di reachstackers e trainstainer per le operazioni di carico/scarico container. ▶ 17.500 mq sono raccordati per il trasporto combinato ferro-gomma; ▶ Contenitori refrigerati di ultima generazione a bassa emissione di CO2
<u>Imprese e addetti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 27 aziende ▶ 900 occupati
<u>Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u>	<p>L'investimento, dell'ammontare di 120 milioni, è sostenuto da capitali privati e pubblici. Questi ultimi derivano, in particolare, dalla misura 6.1 lettera b) del Por Puglia e dalla legge 240/90</p> <p>La piattaforma intermodale è stata realizzata al 90%.</p>

<u>Interventi di sviluppo</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Miglioramento dei sistemi di gestione dei flussi di merci ▶ Ampliamento dei piazzali ▶ Potenziamento della strumentazione informatica ▶ Potenziamento dei servizi offerti ▶ Accordi di collaborazione con i porti ▶ copertura fotovoltaica capace di erogare 4,5 megawatt arrivando ad una fornitura di 14,5 megawatt
-------------------------------	--

3. Interporto di BOLOGNA	
<u>Descrizione</u>	<p>L'Interporto di Bologna è un complesso integrato di infrastrutture logistiche, ferroviarie e stradali per il trasporto delle merci, sorge nel Comune di Bentivoglio a circa 20 km dalla città, in prossimità della linea ferroviaria per Padova ed a pochi chilometri dalla rete autostradale.</p> <p>L'Interporto si estende su una superficie di 2.000.000 metri quadrati, di cui 650.000 destinati ad impianti di TRENITALIA S.p.a.</p> <p>E' in corso un'espansione graduale per ulteriori 2.270.000 mq.</p> <p>All'interno dell'Interporto operano circa 81 imprese nazionali ed internazionali di trasporto, la dogana, i magazzini generali, una stazione di rifornimento carburante e lavaggio automezzi, banche, l'ufficio postale e i servizi di ristoro.</p> <p>Nel dicembre 2003 sono stati realizzati e venduti edifici (magazzini, uffici e ribalte) per 236.000 mq . Il terminal per il trasporto combinato ed il terminal container sono gestiti dalla società Nord Est Terminal.</p> <p>L'interporto è inoltre dotato di una rete telematica per la trasmissione dei dati interamente in fibra ottica.</p> <p>Nel corso del 2008 l'Interporto di Bologna ha movimentato circa 4.575.000 tonnellate di merci</p> <p>Nel 2008 sono stati caricati e scaricati 125.000 UTI di container e casse mobili con una riduzione di 11,8 punti percentuali rispetto al 2007.</p> <p>Le superfici coperte dell'interporto comprendono a tutt'oggi:</p> <p>Ribalte gomma - gomma, le prime ad essere state costruite, sono situate nell'area Nord dell'Interporto e sono;</p> <p>Ribalte ferro - gomma. Si trovano in prossimità del terminal ferroviario e prevedono l'entrata dei binari ferroviari presso l'ingresso del magazzino;</p> <p>Magazzini generali si trovano al centro dell'area interportuale;</p> <p>Magazzini per la logistica.</p> <p>Al piano superiore di ciascun magazzino si trovano gli uffici amministrativi e questa sistemazione permette la massima efficienza nella gestione di ogni struttura.</p>
	Nel corso del 2008 l'Interporto di Bologna ha movimentato circa 4.575.000 tonnellate di merci con

<u>Dati di traffico</u>	<p>una flessione di 5,5 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Nel 2008 sono stati caricati e scaricati 125.000 UTI di container e casse mobili con una riduzione di 11,8% rispetto all'anno precedente.</p> <p><u>Volumi di traffico</u></p> <table border="1" data-bbox="379 421 1257 779"> <thead> <tr> <th>Tonnellate / Anni</th> <th>2004</th> <th>2005</th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Trasporto su gomma</td> <td>2.400.000</td> <td>2.300.000</td> <td>2.570.000</td> <td>2.600.000</td> <td>2.600.000</td> </tr> <tr> <td>Trasporto ferroviario</td> <td>1.979.171</td> <td>2.208.225</td> <td>2.432.000</td> <td>2.225.000</td> <td>1.974.091</td> </tr> <tr> <td>Totale</td> <td>4.379.171</td> <td>4.508.225</td> <td>5.002.000</td> <td>4.825.000</td> <td>4.574.091</td> </tr> </tbody> </table> <p><u>Merci per Ferrovia</u></p> <table border="1" data-bbox="379 891 1417 1355"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th>Combinato</th> <th>Tradizionale</th> <th colspan="2">Container</th> <th>Carri</th> <th>Treni</th> </tr> <tr> <th>Ton</th> <th>Ton</th> <th>Ton</th> <th>TEU</th> <th>Numero</th> <th>Numero</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004</td> <td>796.000</td> <td>95.908</td> <td>1.086.050</td> <td>86.551</td> <td>41.806</td> <td>5.668</td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>795.000</td> <td>383.000</td> <td>1.032.000</td> <td></td> <td>43.212</td> <td>5.985</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>1.059.000</td> <td>375.000</td> <td>1.372.000</td> <td>40.000</td> <td>52.619</td> <td>7.371</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>771.000</td> <td>316.000</td> <td>1.138.000</td> <td>25.000</td> <td>48.166</td> <td>6.287</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>725.322</td> <td>303.225</td> <td>967.370</td> <td></td> <td>41.844</td> <td>5.459</td> </tr> </tbody> </table>	Tonnellate / Anni	2004	2005	2006	2007	2008	Trasporto su gomma	2.400.000	2.300.000	2.570.000	2.600.000	2.600.000	Trasporto ferroviario	1.979.171	2.208.225	2.432.000	2.225.000	1.974.091	Totale	4.379.171	4.508.225	5.002.000	4.825.000	4.574.091		Combinato	Tradizionale	Container		Carri	Treni	Ton	Ton	Ton	TEU	Numero	Numero	2004	796.000	95.908	1.086.050	86.551	41.806	5.668	2005	795.000	383.000	1.032.000		43.212	5.985	2006	1.059.000	375.000	1.372.000	40.000	52.619	7.371	2007	771.000	316.000	1.138.000	25.000	48.166	6.287	2008	725.322	303.225	967.370		41.844	5.459
Tonnellate / Anni	2004	2005	2006	2007	2008																																																																				
Trasporto su gomma	2.400.000	2.300.000	2.570.000	2.600.000	2.600.000																																																																				
Trasporto ferroviario	1.979.171	2.208.225	2.432.000	2.225.000	1.974.091																																																																				
Totale	4.379.171	4.508.225	5.002.000	4.825.000	4.574.091																																																																				
	Combinato	Tradizionale	Container		Carri	Treni																																																																			
	Ton	Ton	Ton	TEU	Numero	Numero																																																																			
2004	796.000	95.908	1.086.050	86.551	41.806	5.668																																																																			
2005	795.000	383.000	1.032.000		43.212	5.985																																																																			
2006	1.059.000	375.000	1.372.000	40.000	52.619	7.371																																																																			
2007	771.000	316.000	1.138.000	25.000	48.166	6.287																																																																			
2008	725.322	303.225	967.370		41.844	5.459																																																																			
<u>Servizi offerti</u>	<p>Servizi disponibili nel terminale:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Manovra treni in arrivo e partenza ▶ Manovre di composizione / scomposizione / servizio raccordi ▶ Carico e scarico treni ▶ Servizi accessori relativi ai container: riparazioni, picking, svuotamento/riempimento container, ecc. ▶ Specializzazioni produttive Meccanica Autovetture Prodotti plastici 																																																																								
<u>Imprese e addetti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Numero imprese 104 (2007) ▶ Numero addetti 1500 (2007) 																																																																								
<u>Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Investimenti complessivi realizzati al 2007 euro 172.990.636,00 ▶ Contributi ex lege 240/90 e successive euro 52.136.278,00 																																																																								

<u>Interventi di sviluppo</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ampliamento fisico dell'interporto ▶ Accordi specifici di collaborazione con porti e interporti ▶ Nuova offerta di logistica urbana ▶ Interventi ritenuti prioritari Miglioramento della connessione con ▶ autostradale e ferroviaria ▶ Realizzazione di una piattaforma informatica
--------------------------------------	---

3. Interporto di CERVIGNANO DEL FRIULI	
<u>Descrizione</u>	<p>L'Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli sorge in una posizione strategica per quanto concerne i collegamenti tra l'Italia e l'Europa centro-orientale. Gode, infatti, dell'indubbio vantaggio di essere ubicato proprio sugli assi ferroviari e autostradali del Corridoio V, attraversati da un volume di merci in continua crescita, e lungo la trasversale orientale che tramite il valico di Tarvisio collega le regioni adriatiche con l'Austria, Slovacchia, Polonia e da queste alla Romania e l'Ucraina.</p> <p>Proprio l'attraversamento del valico alpino del Tarvisio palesa l'urgente necessità di un interporto friulano a regime, capace di sottrarre dalla strada un traffico pesante in continua crescita.</p> <p>Cervignano del Friuli è collocato in una posizione baricentrica rispetto ai più importanti centri urbani e logistici della regione: Udine, a Nord, dista 29 km; Gorizia, a Nord-Est, 29 km; Pordenone, a Nord-Ovest, 62 km; Trieste, con il suo importante porto, si trova a circa 48 km di distanza in direzione Sud-Est; 29 km dista anche il porto di Monfalcone; Porto Nogaro è invece soltanto a 11 km.</p>
<u>Principali dati operativi</u>	<p>Superficie complessiva di 970.000 mq. 220.000 sono di proprietà del FS S.p.A.</p> <p>Ad est dello scalo sono presenti tre coppie di binari di 750 metri 24.000 mq di magazzini raccordati</p> <p>Un piazzale operativo per l'intermodalità e due palazzine per gli uffici e per i servizi, che si sviluppano su un'area complessiva di circa 460.000 mq.</p> <p>Ad ovest dello scalo si estende una superficie di circa 510.000 mq con 50.000 mq di magazzini e i relativi piazzali di sosta e apposito binario direttamente collegato allo scalo ferroviario. 7.000 m² di tettoie per il ricovero delle merci</p>
<u>Dati di traffico</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Merci movimentate (2006) nel 2006, 105.000 tonnellate di merci sfuse o pallettizzate ▶ 8.400 unità di traffico intermodale ▶ Modal split ▶ 98% intermodale ferro -gomma ▶ 1 % ferroviario ▶ 1 % gomma

<u> SERVIZI offerti</u>	<p>Servizi alla movimentazione Operazioni classiche di carico e scarico sia di unità intermodali (contenitori vuoti e pieni da 20, 30 e 40ft, tanks, casse mobili da 7,15 mt a 13,60 mt) sia di merci convenzionali (legnami, tronchi, bancali, big-bags, bobine, coils, cartoni, balle, ecc.).</p> <p>Servizi accessori al materiale rotabile L'interporto è in grado di offrire servizi di manutenzione, lavaggio e pulizia di vagoni, al fine di ridurre i tempi del ciclo/carro a vantaggio della continuità di utilizzo del carro stesso.</p> <p>Servizi accessori alle merci confezionamento e imballaggio, etichettatura e assemblaggi abbinamenti di carico e trasporto e nella composizione di consegne o ritiri multipli.</p>
<u> Imprese e addetti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ aziende insediate presso l'interporto 1 ▶ addetti operanti presso l'interporto 30
<u> Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Finanziamenti pubblici ex L641/96 e L413/98 18.460.000 ▶ S.A.L. 100% ▶ piazzali e strutture intermodali 40% magazzini ▶ Investimenti complessivi realizzati al 2007 euro 48.255.572 ▶ Contributi ex lege 240/90 e successive euro 9.768.292
<u> Interventi di sviluppo</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Miglioramento della connessione con il sistema autostradale ▶ Miglioramento dei sistemi di gestione dei flussi di merci ▶ Potenziamento della dotazione informatica ▶ Accordi di collaborazione con i porti ▶ Ampliamento fisico dell'interporto ▶ Ampliamento dell'offerta di servizi rivolti alle merci

4. Interporto LIVORNO

<u> Descrizione</u>	<p>L'Interporto di Livorno Guasticce è costruito e gestito dalla società per azioni "Interporto Toscano Amerigo Vespucci", i cui azionisti sono la Regione Toscana (con quota di partecipazione pari al 17,79%), altri enti pubblici (32,15%), MPS Banca per l'impresa (37,71%) e altri soci privati (12,35%). L'avvio alla costruzione dell'interporto risale al 1995, mentre i primi operatori iniziarono ad insediarsi nel 2001.</p> <p>La superficie a disposizione è ampia, pari a 2,8 milioni di metri quadri. La localizzazione della struttura ha una buona valenza strategica data dalla vicinanza del porto di Livorno (oltre che di quello di Piombino) e dalla presenza del così detto corridoio plurimodale tirrenico. I collegamenti infrastrutturali sono di elevato livello; è rapido l'accesso all'Autostrada Tirrenica A12, all'A11 Pisa-Firenze, all'A15 La Spezia-Parma e la Tirreno Brennero.</p> <p>Il raccordo tra il terminal ferroviario e la rete non è ancora disponibile.</p> <p>L'interporto ha la possibilità di specializzarsi nella movimentazione delle merci generate dalle filiere produttive dell'area livornese e delle aree vicine (in particolare di quelle di Pisa, dove la presenza della meccanica è consistente).</p> <p>Le merci fino ad oggi in entrata ed in uscita afferiscono al comparto delle auto, dei prodotti alimentari, del legname, della cellulosa e dei prodotti chimici sfusi, segnale evidente della capacità</p>
---------------------	---

	di tali nodi logistici di sostenere i processi di sviluppo delle filiere produttive locali.
<u>Dati di traffico</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Merci movimentate nel 2006: 900.000 tonnellate anno. ▶ Modalità di trasporto gomma. 100%
<u>Servizi offerti</u>	L'area servizi, facilmente accessibile dallo svincolo Ovest della SGC Firenze-Pisa-Livorno, collocata in un'area allestita con spazi verdi, mette a disposizione delle aziende e delle singole persone le seguenti attività: Albergo - Autogrill - Magazzini generali - Officina riparazioni - Parcheggi videosorvegliati - Sportello bancomat - Stazione carburanti - Uffici - Ufficio doganale
<u>Imprese e addetti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Numero di imprese presenti (2006):15 ▶ Numero addetti presenti (2006) 100
<u>Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Investimenti complessivi realizzati al 2007 euro 116.228.000 ▶ Contributi ex lege 240/90 e successive euro 39.379.000 ▶ Altri contributi pubblici euro 18.997.000,00 (S.A.L. 100%) ▶ Investimenti: ▶ Ente attuatore R.F.I. Data fine lavori (prevista) 2011 Costi totali 50.000.000,00 € Finanziamenti totali 26.077.414,00 € Quota mancante 23.922.586,00 €
<u>Interventi di sviluppo</u>	<p>Il progetto, già approvato dal Cipe con propria delibera, prevede la realizzazione della viabilità interna dell'interporto Amerigo Vespucci. Le aree già urbanizzate verranno collegate ed estese fino alla zona dei Magazzini Generali e fino allo svincolo est della strada Firenze - Livorno limitrofa all'area interportuale. Il progetto prevede anche la realizzazione di altre opere di urbanizzazione primaria come la rete viaria, le reti di servizi tecnologici (antincendio, rete idrica potabile ed industriale, gas metano, linee elettriche e relative cabine, linee telefoniche e trasmissione dati, illuminazione), degli impianti e delle opere di sistemazione a verde. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il ministro dell'Economia e delle Finanze, ha firmato il decreto per la concessione di un contributo di oltre 26 milioni di euro a favore dell'Interporto di Guasticce. Il contributo, pari a 26.077.414 euro, verrà erogato in 3 annualità (a partire dal 2008).</p> <p>Per quanto concerne il collegamento dell'interporto con la stazione di Livorno Calambrone il binario esistente è di nuova realizzazione e in grado di fornire una capacità commerciale sufficiente per gli sviluppi futuri. Il problema sorge nell'attraversare la linea tirrenica. Il piano dovrebbe prevedere di ampliare il piccolo fascio di 3 binari già esistente dalla parte dell'interporto portandolo ad una lunghezza di circa 660 m per ciascun binario. La possibilità di realizzazione di tale intervento è consentita dalla presenza dello spazio necessario. Inoltre, tale realizzazione prevede tempi di costruzione molto brevi. Per tale fascio di binari dovrebbe essere prevista l'elettrificazione e la conseguente accensione con un collegamento diretto sulla linea tirrenica mediante impiego di deviatori U60/250/0,092 che consentono una velocità in deviato fino a 60 Km/h. Mediante tale realizzazione si disporrebbe di un vero e proprio fascio arrivi e partenze a disposizione dell'interporto. Inoltre, su tale fascio si possono effettuare gli eventuali scarti dei carri per poi portarli direttamente sui fasci secondari.</p> <p>Per il potenziamento delle infrastrutture all'interno dell'interporto è necessario procedere alla realizzazione di un terzo binario (già previsto) a servizio del transtainer in modo tale da poter effettuare le tradotte senza ricorrere a manovre con la Macchina di Manovra in spinta per accelerare le operazioni di presa/consegna</p>

5. Interporto di MARCIANISE	
<u>Descrizione</u>	<p>L'Interporto Sud Europa sorge in località Marciianise-Maddaloni, a 4 km da Caserta e 15Km da Napoli, si estende su una superficie di 6 milioni di mq, posizionata strategicamente, essendo compresa tra lo scalo ferroviario del gruppo F.S. a Sud, l'autostrada A1 Roma-Napoli ad Ovest e la A30 Caserta-Salerno a Nord-Est.</p> <p>L'Interporto è suddiviso in diversi poli funzionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ polo logistico merci/polo logistico industriale (per un'area di 0,8 milioni di mq) in cui si svolgono le funzioni di: piattaforma di stoccaggio merci specialistiche e piattaforma per insediamenti industriali e produttivi, con attività di stoccaggio, distribuzione, stazione di servizio carburanti ed attività di produzione industriale; ▶ polo commerciale (area di 0,8 milioni di mq) e servizi terziari. In essa sono insediati punti vendita specializzati, ipermercato, galleria commerciale, multisala e magazzini; ▶ polo direzionale (area di circa 0,5 milioni di mq) con piattaforma per insediamenti ed uffici direzionali, agenzia delle dogane, albergo ed uffici pubblici; ▶ Scalo ferroviario (area di circa 2,0 milioni di mq) dove avviene lo smistamento di tutti i treni.
<u>Principali dati operativi</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Capannoni superficie totale 180 mila mq. ▶ 5 binari attrezzati per il trasporto combinato, ▶ Terminal ferroviario con una superficie di 50.000 mq ▶ Uffici dell'Agenzia delle Dogane con 40 addetti ▶ Comando della Guardia di Finanza con piazzale di mq 18.000 ▶ Centro di applicazione del progetto Ulisse
<u>Dati di traffico</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Volume di merci movimentate (2006) 1.130.000 ▶ Quota di merci che utilizzano soluzioni Intermodali ferro gomma 27% ▶ 68% gomma 5% solo ferroviario
<u>Servizi offerti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ uffici doganali (uffici, magazzini, piazzali) ▶ servizi informatici e telematici di rete ▶ servizi condominiali ▶ sportelli bancari ▶ sportelli assicurativi ▶ servizio di vigilanza con corpo di guardie specializzate ▶ servizi alle persone ▶ punti di ristoro ▶ servizi ai veicoli ▶ aree di manovre e di accosto sia al terminal che ai capannoni ▶ strutture adibite alla manutenzione e riparazione del materiale gommato e ferrato ▶ handling , terminalizzazione merci pericolose
<u>Imprese e addetti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Numero di aziende insediate presso l'interporto 16 ▶ Nr. Addetti società di gestione: 140 ▶ Numero di addetti operanti presso l'interporto 1.500 ▶ Stima del numero di addetti dell'indotto 1.600

Stato avanzamento lavori e finanziamenti	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Investimenti complessivi realizzati al 2007 euro 113.600.121 ▶ Contributi ex lege 240/90 e successive euro 37.043.705 S.A.L.100%
Interventi di sviluppo	<p>Si prevede un intervento di sviluppo su un'area complessiva di 1.800.000 mq Per spazi coperti per oltre 1 milione di mq</p>

6. Interporto di NOLA	
Descrizione e servizi offerti	<p>L'interporto Campano di Nola, già operativo dal 2000 ed in corso di completamento è tra le principali piattaforme logistiche del Sud Italia. Si tratta di una struttura che integra lo stoccaggio, la manipolazione e la movimentazione delle merci. È situato a circa 20 chilometri da Napoli, in posizione strategica nel Centro-Sud Italia, facilmente raggiungibile via strada ed è collegato alla rete nazionale con una stazione interna affidata a RFI. Il terminale ferroviario è dotato di tredici binari lunghi 750 metri ed è possibile costituire treni blocco direttamente dal terminal intermodale interno, che si estende su una superficie di 225.000 m².</p> <p>All'interno dell'area interportuale sorge il cosiddetto "Polo del Freddo" che, con 100.000 mc di magazzini frigoriferi e celle a diversa temperatura, rappresenta il più importante impianto del Centro-Sud e uno dei maggiori d'Europa.</p> <p>La progettazione, la costruzione e la gestione dell'Interporto di Nola è affidata all'Interporto Campano S.p.A, costituita nel 1987. Attualmente sono occupati 188.600 m² di magazzini che compongono la struttura interportuale esistente, in futuro ulteriormente sviluppata con la realizzazione di nuovi magazzini ed aree destinate alla logistica ed alla manipolazione delle merci.</p> <p>In particolare sono previste una fase di completamento ed una fase di ampliamento che porteranno a raddoppiare la superficie coperta. La prima, in fase di avanzata realizzazione, interessa una superficie totale di lotto di 210.000 m² di cui circa 78.000 m² coperti.</p> <p>Il sistema interportuale di Nola è progettato per movimentare a regime fino a un potenziale di oltre 30 milioni di tonnellate di merci all'anno grazie anche agli oltre 300.000 mq previsti di magazzini coperti destinati alla manipolazione e allo stoccaggio delle merci.</p> <p>Azionista di riferimento della società è il Cisfi, la finanziaria di riferimento del Centro Ingresso Sviluppo (Cis) che dell'area interportuale è parte integrante. Non è possibile comprendere le particolari caratteristiche dell'interporto senza considerare l'importanza di tale polo distributivo, uno dei più grandi d'Italia, creato nel 1986 con l'intento di portare all'esterno di una Napoli ormai satura le attività di commercio all'ingrosso. La realtà del Cis è cresciuta rapidamente, passando dagli iniziali 12 soci agli attuali 328, tra cui si contano molte importanti aziende del sistema moda.</p> <p>Per via ferroviaria, l'interporto di Nola è collegato attraverso due coppie di treni a settimana con i porti di Napoli, Taranto e Gioia Tauro, mentre tramite la società privata Rtc ha sviluppato un servizio quotidiano verso Milano-Segrate, con treni programmati in coincidenza con quelli provenienti o diretti a Monaco di Baviera.</p>
Principali dati operativi	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Estensione totale: 2.300.000 m² ▶ Terminal intermodale 225.000 m² ▶ Nr. Binari Stazione ferroviaria: 6 elettrificati ▶ Nr. binari terminal intermodale: 6 ▶ Lunghezza binari terminal: 750 metri ▶ Magazzini 347.600 m² ▶ Polo del freddo: 15.000 m² ▶ Modalità di gestione delle aree: Comodato d'uso e diritto di superficie

<u>Dati di traffico</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Volume di merci movimentate: 4.171.147 ▶ Quota di merci movimentate che utilizzano soluzioni intermodali: 6% ▶ Quota di trasporto ferroviario tradizionale: 12%
<u>Imprese e addetti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Numero di addetti operanti presso Società- Interporto e Società di gestione: 60 ▶ Stima del numero di addetti operanti all'interno dell'area interportuale: 3.500 ▶ Numero di aziende insediate presso l'interporto: 146
<u>Stato di avanzamento e finanziamenti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Terminal Intermodale: 100% ▶ Magazzini: 100% ▶ Piazzali: 100% ▶ Investimenti complessivi realizzati al 2007: 552 mln/euro ▶ Contributi ministeriali ex lege 240/90 e successive: 45 mln/euro ▶ Altri contributi pubblici: 130 mln/euro
<u>Descrizione interventi di sviluppo</u>	<p>Si prevede che la struttura interportuale esistente sia ulteriormente sviluppata con la realizzazione di aree destinate alla logistica e alla manipolazione delle merci, portando ad un sostanziale raddoppio dell'interporto.</p> <p>I nuovi progetti di sviluppo riguardano sia il completamento dell'attuale perimetro dell'Interporto Campano, su ulteriori 50.000 mq coperti riservati a palazzine direzionali e edifici servizi, che, l'Ampliamento.</p> <p>Si tratta di un'ulteriore area di 1.200.000 di metri quadri, di cui 400.000 di capannoni di ultimissima generazione, forniti di servizi con tecnologie avanzate, destinati a specialisti nazionali ed internazionali della logistica. E' previsto anche il prolungamento dei binari e il raddoppio dell'area del Terminal Intermodale.</p> <p>Una parte dell'Ampliamento sarà destinata alle officine della NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), il nuovo vettore ferroviario, che inizierà nel 2011 la sua attività di trasporto passeggeri ad alta velocità.</p> <p>Sono in fase di completamento i lavori di realizzazione che riguardano le opere di adeguamento e potenziamento della viabilità di accesso al complesso Interporto - CIS di Nola, finanziate con risorse pari a 30,987 mln/euro, Fonte: Del. CIPE 17 del 18.03.2005 e Ordinanza del Presidente della Regione Campania N. 1174. del 25 Luglio 2007.</p>

7 - Interporto di Novara C.I.M.

<u>Descrizione e servizi offerti</u>	<p>Localizzato all'incrocio dell'Asse 24 con il Corridoio V, e in prossimità dello scalo lombardo di Malpensa e del nodo metropolitano milanese, il Centro Interportuale Merci (CIM) di Novara costituisce un importante punto di riferimento per i traffici merci da e verso l'Europa centro-settentrionale.</p> <p>Con i 156 treni a settimana collegati con le aree portuali del Nord Europa, l'Interporto Cim di Novara (tab. 3.6) si configura come una delle strutture intermodali più aperte agli scambi con l'estero. Vi sono rapporti stabili con i porti olandesi e belgi di Rotterdam, Genk, Anversa, Ostenda, Zeebrugge, ma anche con quello francese di Le Havre.</p> <p>Il livello di movimentazione raggiunto nel 2007 si avvicina ai 5 milioni di tonnellate, l'85% delle quali con trasporto intermodale. Tale percentuale così elevata è determinata dalla forte specializzazione in attività di trasporto e da pochi spazi oggi destinati ad attività di magazzinaggio. La struttura novarese ha preferito focalizzarsi sull'attività di interscambio, sebbene sia prevista l'intensificazione delle attività di stoccaggio delle merci con la realizzazione di</p> <p>ulteriori magazzini oltre a quelli attuali presenti su 28.000 metri quadri.</p> <p>Si registra il transito giornaliero di circa 500 camion che trasportano <i>container</i>, casse mobili, semirimorchi e cisterne. La struttura si configura come un interessante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - punto di confluenza di merci provenienti dal Nord Europa e da una vasta porzione del sistema produttivo collocato nel Nord-Ovest (Piemonte e Lombardia in particolare); - anello di congiunzione Nord-Sud, grazie al transito di merci provenienti dal <i>Northern Range</i> e dal Nord Italia e diretto al Centro-Sud, specie verso la direttrice tirrenica (rapporto stabile con lo scalo merci di Pomezia, nel Lazio). <p>Gli interventi di potenziamento previsti, di concerto con la prevista futura apertura dei nuovi trafori del Loetshberg, del Gottardo e del Frejus, e in sinergia con il progetto AC/AV Terzo Valico, contribuiranno, inoltre, a fare del novarese una tra le più importanti aree di transito dei flussi merci da e verso il sud Europa.</p>														
<u>Principali dati operativi</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Estensione totale: 840.000 mq ▶ Terminal intermodale: 200.000 mq ▶ Magazzini: 28.500 mq ▶ Nr. Binari: 7 ▶ Lunghezza binari: oltre 600 ml ciascuno 														
<u>Dati di traffico</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ merci movimentate nel 2007: 5.100.000 tonnellate ▶ ripartizione modale: gomma: 5% ▶ ferroviario tradizionale: 10% ▶ intermodale: 85% ▶ 194.476 UTI 														
<u>Imprese e addetti</u>	<p>Numero di addetti operanti presso l'interporto: 100 Stima del numero di addetti dell'indotto: 250</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Operatori logistici</th> <th style="width: 25%;">Imprese di manipolazione delle merci</th> <th style="width: 15%;">Imprese servizi persone</th> <th style="width: 15%;">Imprese servizi mezzi</th> <th style="width: 30%;">Totale imprese</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>20</td> </tr> </tbody> </table>					Operatori logistici	Imprese di manipolazione delle merci	Imprese servizi persone	Imprese servizi mezzi	Totale imprese	14	1	2	3	20
Operatori logistici	Imprese di manipolazione delle merci	Imprese servizi persone	Imprese servizi mezzi	Totale imprese											
14	1	2	3	20											

<p>Stato di avanzamento e finanziamenti</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Terminal Intermodale: 100% ▶ Magazzini: 37,5% ▶ Piazzali: 27,5% <p><i>Previsione di costo al 30 Aprile 2007: 109,298 mln/euro - Del. CIPE 29 Marzo 2006 n. 90 - costo riferito all'intero progetto "Centro merci di Novara" inclusa la terza fase dei lavori di realizzazione del Nuovo Ponte sul torrente Terdoppio. L'investimento comprende 40,1 Meuro per opere già realizzate, 11,8 Meuro per opere in corso di realizzazione e 57,4 Meuro, di cui 0,965 riferite alla terza fase del torrente Terdoppio, per opere da realizzare.</i></p> <p><i>Risorse disponibili al 30 Aprile 2010: 108,333 mln/euro - Del. CIPE 29 Marzo 2006 n. 90</i></p> <table border="1" data-bbox="391 548 1236 1019"> <tr> <td>Di cui (importi e provenienza)</td> <td>4,930</td> <td>FIO '89</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2,824</td> <td>Fondi regionali</td> </tr> <tr> <td></td> <td>11,034</td> <td>Legge n.240/1990-1°convenzione</td> </tr> <tr> <td></td> <td>16,250</td> <td>Legge n.240/1990-atto aggiuntivo</td> </tr> <tr> <td></td> <td>21,000</td> <td>Contributo"legge obiettivo"</td> </tr> <tr> <td></td> <td>52,295</td> <td>Capitale privato</td> </tr> </table> <p>Fabbisogno residuo 0,965</p>	Di cui (importi e provenienza)	4,930	FIO '89		2,824	Fondi regionali		11,034	Legge n.240/1990-1°convenzione		16,250	Legge n.240/1990-atto aggiuntivo		21,000	Contributo"legge obiettivo"		52,295	Capitale privato
Di cui (importi e provenienza)	4,930	FIO '89																	
	2,824	Fondi regionali																	
	11,034	Legge n.240/1990-1°convenzione																	
	16,250	Legge n.240/1990-atto aggiuntivo																	
	21,000	Contributo"legge obiettivo"																	
	52,295	Capitale privato																	
<p>Descrizione interventi di sviluppo</p>	<p>Secondo quanto riferito dalla delibera CIPE n.90 del marzo 2006, il progetto complessivo dell'interporto di Novara è previsto articolarsi in due fasi: il terminale ad ovest della tangenziale di Novara, già in parte realizzato e funzionante, ed il terminale ad est della medesima tangenziale, il cui progetto preliminare è in corso di redazione e costituisce l'ampliamento dell'attuale impianto. In particolare, il completamento del terminale ovest (preliminare alla realizzazione del terminale est) presuppone l'infrastrutturazione e la costruzione dell'area servizi a nord-est dell'interporto, la realizzazione dei magazzini M2 e M3 e delle relative sistemazioni esterne, il potenziamento dei binari di raccordo tra Scalo FS di Novara-Boschetto ed il terminale, e la realizzazione del nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.</p> <p>Con specifico riferimento a quest'ultimo intervento, la medesima delibera approva, con prescrizioni e proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il progetto definitivo (con "impalcato metallico"), il cui costo è stimato in 3,373 milioni di euro.</p> <p>Completerà gli interventi descritti la realizzazione, a Nord di CIM, di una ulteriore area per la logistica e l'industria, collegata all'interporto, nei comuni di Novara e Galliate.</p> <p>CIM Est è il nuovo terminal intermodale, evoluzione dell'attuale interporto, già in fase di progettazione con le seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1.000.000 mq di estensione; - 12 binari da 1.000 metri ciascuno; - magazzini raccordati; - maxi aree stoccaggio. <p>A questo sviluppo, previsto dai piani territoriali del Comune e della Provincia di Novara si affiancherà la realizzazione a nord di CIM di una ulteriore area per la logistica e l'industria collegata all'Interporto da oltre 1,5 milioni di metri quadrati, nei comuni di Novara e Galliate.</p> <p>Risultano ad oggi conclusi gli interventi relativi ai magazzini M2 e M3 (ovest ed est) e quelli di sistemazione dell'area a nord-est del terminal, come pure il nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.</p> <p>L'effettiva conclusione dei lavori per gli interventi sui binari di raccordo con lo scalo RFI Novara-Boschetto risulta in attesa di definizione in quanto si attende il collaudo del ponte ferroviario, mentre è previsto per il novembre 2010 l'avvio dei lavori per la nuova area di sosta esclusiva per veicoli pesanti.</p> <p>Il progetto di realizzazione di nuovi binari prevede di implementare i binari di presa in consegna a</p>																		

	<p>servizio dell'interporto CIM, in relazione alla realizzazione del ponte ferroviario sul torrente Terdoppio, per un totale di 6 binari, sulla base delle valutazioni e proiezioni sviluppate autonomamente da R.F.I., anche in vista del futuro e prevedibile ampliamento dell'Interporto ad est della Tangenziale di Novara. Dei 6 binari: 4 sono destinati a riorganizzare l'alimentazione di convogli ferroviari destinati al terminale ed ai relativi magazzini; 2 sono destinati al futuro collegamento all'espansione "CIM Est" di prevista attuazione nel medio/lungo termine.</p> <p>La Regione Piemonte concorrerà al finanziamento dei lavori sino alla soglia massima del 50% dei costi (790.000 €). L'importo complessivo previsto di 1.580.000 € aggiornato come da progetto definitivo risulta essere di 1.710.000 €.</p>
--	---

<h2 style="text-align: center;">8. Interporto di PADOVA</h2>	
<p>Descrizione</p>	<p>L'interporto di Padova si trova nel cuore del Veneto a ridosso della città di Padova collegato alle reti infrastrutturali nazionali ed internazionali. La struttura nasce con la società di gestione Interporto di Padova spa nel 1973 su iniziativa del Comune, della Provincia, della Camera di commercio di Padova e del gruppo FS.</p> <p>L'interporto è collegato alla rete ferroviaria attraverso una dorsale di 4 km che unisce il terminal ferroviario con gli assi Trieste - Venezia - Verona - Milano e Padova - Bologna - Roma.</p> <p>I collegamenti alla rete stradale sono assicurati dai caselli Padova Est lungo la A4 Torino - Venezia e Padova Interporto lungo l'autostrada A13 Bologna - Padova.</p> <p>L'area interportuale offre agli operatori della Logistica e del Trasporto tutti i servizi necessari per l'esercizio del traffico combinato gomma-rotai, operando 24 ore su 24, con orario continuo. Al suo interno si possono distinguere 4 infrastrutture principali:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ il Nuovo Grande Terminal Container, di proprietà della società di gestione dell'interporto che ha una superficie complessiva di 101.000 mq ed è dotato di 2 fasci di 3 binari ciascuno più altri 2 binari costruiti con il secondo stralcio del progetto del terminal; ▶ il sistema di accesso al terminal container ▶ il Terminal container FS che si estende su una superficie di 70.000 mq di cui 19.500 mq destinati allo stoccaggio dei contenitori. È dotato di 2 fasci da 3 binari ciascuno e altri 2 binari lunghi rispettivamente 500 e 370 ml; ▶ la stazione merci che occupa una superficie di 153.000 mq con un fascio di 21 binari per la presa/consegna per consentire la scomposizione dei treni completi. <p>I terminal container contano complessivamente 16 binari per una lunghezza totale di circa 6.700 ml e sono raccordati con la stazione merci di Padova Interporto.</p> <p>I magazzini hanno una superficie di 250.000 mq e sono tutti raccordati con il terminal container.</p> <p>La principale caratteristica dell'intermodalità padovana è rappresentata dall'elevata movimentazione di container, per il 75% in export, che ha reso l'interporto il principale inland terminal nazionale. Settimanalmente sono oltre un centinaio i treni completi che collegano l'interporto di Padova con i più importanti porti italiani (La Spezia, Genova, Livorno, Trieste, Gioia Tauro) e del Nord Europa (Rotterdam, Anversa, Zeebrugge, Le Havre, Bremerhaven e Amburgo), Teu. A Verona, invece, il traffico intermodale è principalmente legato a casse mobili e semirimorchi e tra i due interporti veneti si è in qualche modo creata una sorta di specializzazione naturale nella ripartizione dei traffici.</p>
<p>Principali dati</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Superficie (mq) 2.000.000 ▶ Numero binari 16 ▶ Lunghezza binari (m) 6.700

<p><u>operativi</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Area mag. totale (mq) 250.000 ▶ Terminal intermodale 171.000 ▶ Presenza dogana SI ▶ Superficie uffici (mq) 40.000 <p>Primo fabbricato corrieri: è suddiviso in 14 box ed ha una superficie a magazzino di complessivi 7.840 mq ed una superficie ad uffici di complessivi 980 mq.</p> <p>Secondo fabbricato corrieri: è suddiviso in 7 box ed occupa una superficie complessiva a magazzino di 4.400 mq, oltre a 960 mq di uffici.</p> <p>Primo fabbricato spedizionieri: si compone di 14 box per una superficie a magazzino di complessivi 14.300 mq, oltre a 2.790 mq di uffici.</p> <p>Quarto fabbricato spedizionieri: è suddiviso in 12 box, occupa una superficie a magazzino di 15.360 mq. Il complesso, suddiviso in due corpi di fabbrica, è raccordato alla rete ferroviaria.</p> <p>Primo magazzino a pronti: ha una superficie a magazzino di 17.100 mq. Esso è raccordato alla rete ferroviaria ed è destinato a servizi di logistica distributiva.</p> <p>Secondo magazzino a pronti: ha una superficie a magazzino di 13.500 mq. Il complesso è suddiviso in 4 box ed è destinato a servizi di logistica distributiva.</p> <p>D.I.P. Distripark Interporto Padova: Strutturato in due corpi di fabbrica (uno dei quali raccordato alla rete ferroviaria), il complesso ha una superficie a magazzino di complessivi 47.500 mq ed destinato a servizi di logistica distributiva.</p> <p>Cittadella della Logistica: ospita 67.000 mq coperti di magazzino, più di 107.000 mq destinati a parcheggio e viabilità interna e con oltre 2.000 mq di uffici.</p> <p>Sesto e Settimo Fabbricato Spedizionieri: suddiviso in 7 box, occupa una superficie a magazzino di 19.000 mq. Il complesso, ripartito in due corpi di fabbrica, è raccordato alla rete ferroviaria.</p> <p>Secondo Fabbricato Spedizionieri: è suddiviso in 12 box, per una superficie a magazzino di complessivi 19.950 mq, oltre a 4.030 mq di uffici.</p> <p>Magazzini generali: occupano un'area di oltre 200.000 mq, con una superficie coperta di circa 100.000 mq. Al loro interno si trova anche la Circostrizione Doganale</p> <p>Centro Direzionale Interporto: è costituito da una piastra da cui emergono tre torri (per complessivi 22.000 mq), destinati ad uffici, compresi quelli delle società di gestione dell'interporto, negozi e sede dei servizi collettivi ed ausiliari a supporto delle attività interportuali.</p> <p>Palazzina Terminal Container: situata nelle immediate vicinanze del Terminal Container RFI, ospita uffici per 2.400 mq, presso cui operano la società di gestione del Terminal e gli operatori del trasporto intermodale. In essa ha sede anche Padova Container Service Srl.</p> <p>Mercato Agroalimentare di Padova, con un'area coperta di più di 86.000 m²q</p>
<p><u>Dati di traffico</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Quantità di merci movimentate su rotaia (2006) 2.800.000 tonnellate ▶ Quantità di merci movimentate su gomma (2006 stima) 5.000.000 di tonnellate ▶ Quota di merci movimentate su rotaia che utilizzano soluzioni intermodali 90% ▶ traffico complessivo (2006), oltre 290.000 Teu.
<p><u>Servizi offerti</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ operazioni di carrellamento stradale dei carri merci, nonché le altre operazioni inerenti la presa e consegna delle merci private su vagoni normale ▶ handling di unità di carico alla riparazione e manutenzione sia di container che di casse mobili. ▶ lavaggio ordinario e fitochimico, servizi di fumigazione, consolidamento e deconsolidamento ▶ logistica d'ingresso, warehousing, logistica d'uscita e packaging ▶ (movimentazione, warehousing, picking, smistamento) ▶ gestione ed il controllo degli impianti e delle infrastrutture, del traffico e delle flotte ▶ servizi di city porto
<p><u>Imprese e addetti</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Numero di aziende insediate presso l'interporto 125 ▶ Numero di addetti operanti presso l'interporto 1.372 ▶ Stima del numero di addetti dell'indotto 3.200

<u>Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Investimenti complessivi realizzati al 2007 euro 135.460.988 ▶ Contributi ex lege 240/90 e successive euro 58.421.604 ▶ Altri contributi pubblici euro 1.157.092
<u>Interventi di sviluppo</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ impianto fotovoltaico sulle coperture dei fabbricati ad uso logistico nell'Interporto di Padova per la produzione di energia pulita. ▶ Costo complessivo 50.000.000,00 €; ▶ soggetto attuatore: Solon ▶ Consegna fine 2010

9. Interporto di PARMA - CEPIM	
<u>Descrizione</u>	<p>Conosciuto come Cepim - Centro Padano Interscambio Merci - l'interporto di Parma nasce ufficialmente nel 1974 da un accordo fra imprenditoria privata ed enti locali.</p> <p>La strategia di sviluppo dell'interporto di Parma da un lato ha fatto leva sull'alta densità di aziende manifatturiere presenti sul territorio integrati, attirando i relativi flussi di merci attraverso soluzioni intermodali.</p> <p>Dall'altro lato l'interporto ha mirato ad assorbire la domanda di trasporto merci proveniente dal sistema marittimo/portuale di La Spezia e destinato a Bologna, a Verona e, più in generale, alla direttrice del Brennero.</p> <p>Pur essendo collocato sul versante di Nord-Est del Paese e pur presentando delle somiglianze (per operatività e livello di sviluppo) con gli interporti di Bologna, Padova e Verona, il Cepim ha un ruolo di rilievo anche nei processi di connessione tra il versante tirrenico settentrionale e quello adriatico e della direttrice del Brennero</p> <p>In tale contesto, oggi, l'interporto di Parma si inserisce con una dotazione infrastrutturale ragguardevole:</p> <p>Su 2,5 milioni di metri quadrati operano 87 aziende, specializzate nel settore della logistica, dei trasporti e delle spedizioni.</p> <p>Sono di oltre 600.000 metri quadrati le aree scoperte predisposte per lo stoccaggio delle merci, di uguali dimensioni, gli spazi destinati a magazzino.</p> <p>Tra questi ultimi, un posto di rilievo meritano i depositi a temperatura controllata (refrigerazione possibile fino a 28 gradi centigradi).</p> <p>L'interporto offre inoltre una serie di servizi accessori a merci e persone, alle cui attività sono dedicati circa 2.500 metri quadrati di centro direzionale</p>
<u>Principali dati operativi</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Area complessiva 2.541.000 mq ▶ Area coperta 600.000 mq ▶ Area Dedicata Servizi generali 60.300 mq ▶ Area intermodale 150.000 mq ▶ Area Terminal Container 65.000 mq ▶ Lunghezza complessiva fasci binari 14,8 Km

	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Area destinata verde 290.000mq ▶ Centro direzionale 2.500 mq ▶ Magazzini a temperatura ambiente 100.000 mq ▶ Magazzini refrigerati (-28°C) 130.000 mc, 15.000mq ▶ Area esterna di deposito 400.000 mq ▶ Lunghezza binari (m) 14.800 ▶ Area mag. totale (mq) 400.000 ▶ Area mag. stoccaggio 385.000 ▶ Piazzali manovra 345.000 ▶ terminal, di RFI, 3 binari 1400 collegati con Brindisi, Norvegia e Svezia.
<u>Dati di traffico</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Totale movimentazione merci (ton/anno) 5.300.000 ▶ Traffico merci su ferro 1.700.000 ▶ Traffico merci su gomma 3.600.000
<u>Servizi offerti</u>	<p>L'offerta logistica dell'interporto di Parma si articola nei seguenti servizi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ gestione depositi , comprese le funzioni di magazzini in regime di sospensione d'imposta; magazzini "doganali" e di "temporanea custodia"; ▶ movimentazione; gestione, preparazione ordini mediante l'utilizzo della radiofrequenza; ▶ distribuzione-trasporti; ▶ attività accessorie (riconfezionamento-etichettatura). ▶ Nell'area interportuale sono presenti alcune attività produttive limitatamente a lavorazioni semplici e finali di cicli produttivi complessi, preliminari alla distribuzione e che utilizzino, in modo prevalente per il trasporto, le strutture intermodali dell'Interporto, quali: ▶ l'assemblaggio di macchine e attrezzi alimentari; ▶ l'inscatolamento, imbottigliamento, imballaggio, etichettatura di prodotti per il consumo; ▶ la produzione di materiali per l'imballaggio; ▶ la stampa di giornali e di periodici. ▶ Sono inoltre presenti hotel, ristoranti, banca, connessione wi-fi, dogana e guardia di finanza <p>Categorie merceologiche</p> <p>Alimentari, Carta e cellulosa, Oli lubrificanti, Veicoli da lavoro, Autovetture, Materie plastiche, Lamiere di acciaio Gestione depositi, incluse le funzioni di magazzini in regime di sospensione di imposta ; magazzini "doganali" e di "temporanea custodia";</p> <p>Dettaglio attività CEPIM:</p> <p>Organizzazione dei flussi; Movimentazione; Gestione e preparazione ordini mediante l'utilizzo della radiofrequenza; Distribuzione, trasporto, tracking & tracing, in partnership con operatori specializzati; Attività accessorie (riconfezionamento - etichettatura - controllo qualità); Gestione informatizzata dei processi logistici.</p>
<u>Imprese e addetti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aziende operanti nei settori: logistica, trasporti, spedizioni: 86 ▶ Numero addetti: 1500
<u>Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Investimenti complessivi realizzati (al 2007) euro 48.795.000,00 ▶ Contributi ex lege 240/90 e 454/97 euro 20.762.000,00

<u>Interventi di sviluppo</u>	<p>Nuove dotazioni, l'adeguamento della linea ferroviaria con 4 Km di raccordo, nuovi magazzini ed aree attrezzate per lo stoccaggio delle merci.</p> <p>Il nuovo terminal, una volta completato, avrà una struttura di nove binari con attrezzature moderne che consentiranno il rapido spostamento dei container.</p> <p>Questo intervento è finalizzato al potenziamento del tratto ferroviario La Spezia - Parma - Verona nell'ambito del corridoio tirrenico.</p> <p>Finanziamenti totali 5.800.000,00:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Copertura pubblica - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ▶ 2.500.000,00 € ▶ Copertura privata - Cepim SpA 3.300.000,00 €
--------------------------------------	--

10. Interporto PRATO	
<u>Descrizione</u>	<p>L'Interporto è attivo dal 2000, nato dalla partecipazione congiunta di enti pubblici e privati dell'area (Comune di Prato, CCIAA di Prato e Firenze, Cariprato, Regione Toscana, Cassa di Risparmio di Firenze e altri soci), è situato al centro delle direttrici che collegano il nord Italia con il sud e le due coste, adriatica e tirrenica.</p> <p>In una visione europea l'Interporto è posizionato sul "corridoio 1" Berlino-Palermo, e limitrofo al "Corridoio 5" Kiev-Lisbona.</p> <p>L'interporto è collocato nell'area maggiormente industrializzata della Toscana ed una delle più rilevanti in Italia, l'area pratese è dotata di importanti insediamenti produttivi da sempre in grado di esportare prodotti in tutto il mondo, integrandosi commercialmente con una rete di spedizionieri e corrispondenti nei più importanti centri mondiali di smistamento merci.</p> <p>La superficie complessiva dell'area nel territorio comunale di Campi Bisenzio è pari a 700.000mq, la superficie dei magazzini coperti è pari a 42.136 mq, il volume dell'edificio direzionale è di 48.781, la superficie per la viabilità e i parcheggi è di 37.495mq, le aree verdi relative al primo intervento è di 49.746 mq, le aree di riserva sono di 46.287 mq, il verde relativo alle aree di riserva è di 25.960 mq</p> <p>Ad oggi l'Interporto, in cui sono insediati oltre 35 operatori, si estende su un'area di oltre 700.000 mq, di cui 600.000 mq di magazzini, 6.000 mq di uffici direzionali e un terminal intermodale in fase di completamento, con due binari di 650 metri lineari, una struttura doganale.</p>
<u>Principali dati operativi</u>	<p>La superficie disponibile è 700.000 m2 dei quali 290.000 destinati alle attività caratteristiche, non tutti ancora utilizzati</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 50.000 metri quadri destinati a strutture ferroviarie 20.000 attivi ▶ 80.000 metri quadri per il terminal intermodale 30.000 attivi, ▶ 100.000 metri quadri per magazzini 74.000 attivi ▶ 20.000 metri quadri per uffici , utilizzati 14.800. ▶ magazzini coperti 42.136 mq ▶ edificio direzionale 48.781mq ▶ aree di riserva 46.287mq
<u>Dati di traffico</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Volume di merci movimentate nel 2006: 840.000 tonnellate ▶ Quota di merci che utilizzano soluzioni intermodali: 15%
	<p>L'Interporto fornisce una serie di servizi alle persone che vi operano, ai mezzi che vi affluiscono e alle aziende; in particolare consente, mediante il terminal ferroviario, l'intermodalità ferro-gomma delle</p>

<u>Servizi offerti</u>	<p>merci.</p> <p>Per le persone sono presenti servizi di bar, ristorazione, servizi igienici nell'area di parcheggio. Saranno successivamente attivati servizi di formazione per la logistica, bancari ed un piccolo market.</p> <p>Per i mezzi sono presenti aree di parcheggio incustodite, custodite e attrezzate per la catena del freddo oltre ad autofficina ed aree di parcheggio (queste disponibili da gennaio 2007). Saranno successivamente attivati i servizi di rifornimento con una stazione multienergy Truck center con lavaggio per i mezzi pesanti.</p> <p>Sono disponibili i servizi di Dogana, officina riparazioni container (disponibile da gennaio'07), controllo accessi telematico (disponibile da aprile '07), handling, manovra ferroviaria e sosta delle unità all'interno del terminale. Saranno attivati successivamente i Magazzini Generali, la rete di trasmissione dati in fibra ottica, percorsi formativi sulla logistica personalizzati. Sarà anche possibile dotare l'interporto di uno scanner per dare sicurezza ai container ed ai semirimorchi.</p>
<u>Imprese e addetti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Imprese: 49 ▶ Addetti: 900
<u>Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u>	<p>Contributi ex lege 240/90 e 413/98: 27.572.000 euro</p> <p><i>Documentazione tecnica interventi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Patto per lo sviluppo locale dell'Area vasta metropolitana Firenze, Prato, Pistoia e Circondario Empolese Val D'Elsa del 27 luglio 2007. ▶ Programma Regionale di Sviluppo (PRS) 2006/2010 della Regione Toscana. ▶ Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) 2005-2010 della Regione Toscana. ▶ Per i primi due interventi (opere di completamento della piattaforma ferroviaria e completamento del sistema del verde) la conclusione dei lavori è prevista per il 31/12/2008, mentre per l'ultimo (realizzazione dell'edificio) la conclusione è prevista per il 31/12/2009. ▶ Il costo totale del progetto ammonta a 35,5 milioni di euro di cui 15 milioni di euro finanziati
<u>Interventi di sviluppo</u>	<p>Il completamento dell'Interporto nell'area pratese si concretizza secondo i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ realizzazione di opere di completamento della piattaforma ferroviaria (binari, piazzali, fabbricati); ▶ realizzazione di opere di completamento del sistema del verde all'interno dell'area interportuale costituito dal verde di interposizione con l'abitato della Querce e dal verde interno centrale, zona Nord; ▶ realizzazione dell'edificio indicato nel Piano di Utilizzo.

11. Interporto RIVALTA SCRIVIA

<u>Descrizione</u>	<p>L'Interporto di Rivalta Scrivia è situato nel comune di Tortona (di cui Rivalta Scrivia è una frazione) in provincia di Alessandria. La sua posizione centrale rispetto alle linee di scambio commerciale tra sud e nord Europa (tra Mediterraneo e fascia transalpina) è logisticamente vantaggiosa. L'interporto è attivo da oltre quarant'anni come polo logistico multifunzionale, in grado di proporre soluzioni integrate per l'offerta di servizi doganali e terminalistici diretti al trasporto e alla distribuzione.</p>
---------------------------	--

<u>Principali dati operativi</u>	<table> <tr> <td>Superficie (mq)</td> <td>2.500.000</td> </tr> <tr> <td>Numero binari</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>Lunghezza binari (m)</td> <td>20.000</td> </tr> <tr> <td>Area mag. refrigerati (mq)</td> <td>150.000</td> </tr> <tr> <td>Area mag. stoccaggio(mq)</td> <td>400.000</td> </tr> <tr> <td>Piazzali car parking</td> <td>350.000</td> </tr> <tr> <td>Terminal intermodale (mq)</td> <td>1.200.000</td> </tr> <tr> <td>Presenza dogana</td> <td>Sì</td> </tr> <tr> <td>Superficie uffici (mq)</td> <td>35.000</td> </tr> <tr> <td>Principali operatori</td> <td>Leroy Merlin, Bricocenter, Self, Ferrero, Lavazza, Agv, Fila, Mares, Supermercati In's</td> </tr> </table>	Superficie (mq)	2.500.000	Numero binari	10	Lunghezza binari (m)	20.000	Area mag. refrigerati (mq)	150.000	Area mag. stoccaggio(mq)	400.000	Piazzali car parking	350.000	Terminal intermodale (mq)	1.200.000	Presenza dogana	Sì	Superficie uffici (mq)	35.000	Principali operatori	Leroy Merlin, Bricocenter, Self, Ferrero, Lavazza, Agv, Fila, Mares, Supermercati In's
Superficie (mq)	2.500.000																				
Numero binari	10																				
Lunghezza binari (m)	20.000																				
Area mag. refrigerati (mq)	150.000																				
Area mag. stoccaggio(mq)	400.000																				
Piazzali car parking	350.000																				
Terminal intermodale (mq)	1.200.000																				
Presenza dogana	Sì																				
Superficie uffici (mq)	35.000																				
Principali operatori	Leroy Merlin, Bricocenter, Self, Ferrero, Lavazza, Agv, Fila, Mares, Supermercati In's																				
<u>Dati di traffico</u>	<table> <tr> <td>Movimentazione merci in entrata (ton/anno)</td> <td>3.500.000</td> </tr> <tr> <td>Movimentazione merci in uscita (ton/anno)</td> <td>4.000.000</td> </tr> <tr> <td>Totale movimentazione merci (ton/anno)</td> <td>7.500.000</td> </tr> </table> <p>Quota di merci movimentate su rotaia 20%</p>	Movimentazione merci in entrata (ton/anno)	3.500.000	Movimentazione merci in uscita (ton/anno)	4.000.000	Totale movimentazione merci (ton/anno)	7.500.000														
Movimentazione merci in entrata (ton/anno)	3.500.000																				
Movimentazione merci in uscita (ton/anno)	4.000.000																				
Totale movimentazione merci (ton/anno)	7.500.000																				
<u>Servizi offerti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Servizi doganali e terminalistici di movimentazione e deposito di container ▶ Gestione attività di trasporto e distribuzione finale delle merci ▶ Movimentazione e deposito delle merci, Picking (preparazione degli ordini in uscita) ▶ Cross docking (smistamento senza posizionamento scaffali) fusione del burro di cacao ▶ stockaggio e movimentazione prodotti a temperatura controllata, freschi, e surgelati ▶ deposito di oli lubrificanti e prodotti sottoposti ad accise ▶ officina per le riparazioni danni autovetture <p>All'interno dello scalo sono presenti: caserma della Guardia di Finanza, un distaccamento della dogana di Genova, uno sportello bancario, un albergo e una palazzina dedicata ai servizi forniti dalle società presenti in sede. Vi sono inoltre gli impianti di fusione per i processi di semilavorazione, pallettazione, etichettatura e contenitori specifici.</p> <p>Sono presenti operatori specializzati nelle seguenti attività produttive:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Soft commodities ▶ Beni di largo consumo/GDO ▶ Autovetture. 																				

<u>Imprese e addetti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Numero di aziende insediate presso l'interporto: 6 ▶ Numero di addetti operanti presso l'interporto: 525 ▶ Numero di addetti operanti presso gli operatori insediati: 70
<u>Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Investimenti complessivi realizzati al 2007 euro 125.230.825,27 ▶ Contributi ex lege 240/90 e successive euro 32.020.000 (S.A.L. 100%) ▶ L. 454/97 2.582.000 ▶ Altri contributi pubblici euro 413.160,00
<u>Interventi di sviluppo</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Acquisto di nuovi macchinari per movimentazione merci ▶ Ampliamento relazioni con il sistema dei porti ▶ Ampliamento fisico dell'interporto l'interporto con un nuovo terminal.

12. Interporto di TORINO	
<u>Descrizione</u>	<p>L'Interporto di Torino sorge tra i comuni di Torino, Grugliasco, Orbassano, Rivalta e Rivoli. L'interporto è connesso con la tangenziale sud e garantisce un buon collegamento con tutta la rete autostradale l'immediata connessione con la A32 verso la Francia, con il sistema ferroviario che attraversa il Frejus e con la A5 verso la Svizzera, poi la Lombardia, la Liguria e il sud Italia.</p> <p>Posto sulla nuova direttrice ferroviaria sud europea - Corridoio V - costituisce la porta privilegiata delle Alpi per le merci destinate all'Europa nord occidentale.</p> <p>La posizione strategica di S.I.TO rispetto alla città di Torino e la sua capacità organizzativa assicurano un conveniente rapporto tra percorso di trasporto e percorso di produzione.</p> <p>L'interporto di Torino ospita immobili cablati collegati mediante una rete telematica a fibre ottiche a banda larga. Tutte le reti infrastrutturali sono gestite mediante sistemi telematici. Un apposito centro di controllo permette poi la gestione in tempo reale di tutte le manovre ferroviarie all'interno del terminale e costituisce l'interfaccia per gli utenti e le società ferroviarie.</p> <p>L'interporto S.I.T.O si trova a ridosso di Torino, in una tra le aree più popolate ed industrializzate della Regione. La struttura fornisce servizi di eccellenza per società di logistica e spedizionieri, ospita servizi di city logistics essendo la città di Torino il baricentro regionale e attrattore di domanda su base locale l'unica realtà metropolitana a livello regionale in grado di generare elevati livelli di domanda di logistica.</p>
<u>Principali dati operativi</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Superficie (mq) 2.800.000 ▶ Lunghezza binari (m) 8.000 ▶ Area mag. totale (mq) 930.000 ▶ Area mag. stoccaggio (mq) 150.000
<u>Dati di traffico</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 4 collegamenti giornalieri via ferro a/r con la Francia, passando per il traforo del Frejus, a partire dal novembre 2003. ▶ 3.000.000 tonnellate annue di merci movimentate ▶ 20% del movimentato su ferro tradizionale ▶ 30% ferroviario intermodale

<p><u>Servizi offerti</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dogana per lo sdoganamento delle merci al di fuori dell'Unione Europea, ▶ Centro Sviluppo Logistica: un punto di riferimento per gli studi e le ricerche nel settore dei trasporti e della logistica; ▶ assistenza specializzata per il disbrigo di pratiche amministrative, ▶ magazzini con celle frigo per merci alimentari e farmaceutiche, ▶ strutture fisse per una gestione più agevole dello stoccaggio, ▶ stazione di servizio per carburante e lavaggio autocarri, ▶ banche, ristoranti, albergo, self service e bar ▶ offerta di servizi logistici specializzati per filiera: in particolare la movimentazione ed il transito merci riguarda attualmente per lo più prodotti del settore automotive, prodotti alimentari e materie prime, manipolazione delle merci stoccate, come l'imballaggio, il lavaggio (specie nel caso di prodotti dell'ortofrutta) ed il confezionamento.
<p><u>Imprese e addetti</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ imprese operative: 223 ▶ addetti: 2023
<p><u>Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u></p>	<p>Contributi ex lege 240/90 e successive: euro 45.596.230,34 I lavori, avviati nel gennaio 2005, sono attualmente in corso, e si prevede che la conclusione degli interventi di potenziamento avvenga nel 2013. A tutto dicembre 2009 sono stati realizzati investimenti pubblici per 113 milioni di euro e investimenti privati per 280 milioni di euro. Restano, dunque, da realizzare circa 37 milioni di euro di investimenti pubblici e circa 70 milioni di euro di investimenti privati</p>
<p><u>Interventi di sviluppo</u></p>	<p>Gli investimenti previsti, e già in larga parte resi operativi, assommano a 500 milioni di euro, di cui 150 per la realizzazione di opere infrastrutturali e di insediamenti pubblici e circa 350 per impianti e insediamenti privati</p> <p>Dettaglio interventi previsti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Completamento urbanizzazioni area servizio Nord. Costo previsto: 11.064.000 euro. ▶ Realizzazione piattaforma logistica e piazzale infrastrutture, parcheggio custodito, completamento assi stradali. Costo previsto: 18.798.541 euro. ▶ Completamento asse stradale Nord-Sud e piazzale parcheggio in aderenza alla tangenziale. Piazzale attrezzato con stalli per articolati per trasferimento modale gomma-ferro. Costo totale Euro 3.125.578 euro. ▶ Realizzazione raccordo ferroviario di adduzione a banchine intermodali. Costo previsto: 559.406,13 euro. ▶ Completamento zona servizi nel primo modulo dell'interporto: uffici vari (ufficio postale, Aci-autonoleggio, sedi associazioni di categoria, negozi). Costo previsto: 3.125.000 euro ▶ Completamento piazzale al servizio dell'intermodalità e viabilità di accesso. Costo previsto: 375.840 euro. ▶ Realizzazione di magazzino, uffici, piazzale infrastrutturato e binari ferroviari. ▶ Realizzazione di magazzino raccordato, piazzale infrastrutturato e binari ferroviari (in fase di progettazione). ▶ Realizzazione di piattaforma logistica costituita da un magazzino di circa 1.100 mq con uffici di circa 480 mq, piazzale e relativi impianti. ▶ Realizzazione di una piattaforma logistica - zona nord della tangenziale - Valore dell'opera: 13.050.000 euro. <p>Fonti pubbliche</p> <p>Legge Regionale n.8/2008 "Norme ed indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e per lo sviluppo della logistica regionale", in cui SITO Orbassano è ricompreso tra gli ambiti di applicazione della proprie disposizioni.</p> <p>Proposta di Piano Regionale per la Logistica (gennaio 2010), predisposto in conformità con gli atti di programmazione generale ai sensi dell'art. 3 della l.r. n.8/08 quale strumento di sintesi della politica regionale del settore.</p>

13. Interporto di VADO LIGURE

<p><u>Descrizione</u></p>	<p>L'Interporto di Vado Ligure (VIO), GF Group, si estende su un'area di 145.000 m² situata alle spalle del porto di Vado Ligure. Il VIO comprende 60.000 m² di magazzini doganali, di cui 18.000 m² dedicati alla lavorazione, conservazione e distribuzione di prodotti alimentari.</p> <p>Si tratta della più importante piattaforma logistica per lo stoccaggio e la distribuzione di caffè dell'Italia settentrionale, gestendo il 22% delle importazioni italiane. Inoltre, VIO offre soluzioni logistiche e servizi specializzati per altri prodotti alimentari, principalmente frutta secca (datteri, prugne, fichi, etc.) e prodotti deperibili. VIO gestendo anche un magazzino refrigerato di recentissima costruzione, in grado di offrire un'ampia gamma di servizi a merci surgelate, congelate, refrigerate e fresche: stoccaggio, movimentazione, sdoganamento, consulenza doganale, fiscale e sanitaria, distribuzione door-to-door, attività di picking e composizione ordini. Nel VIO è presente anche il gruppo Pacorini, operatore logistico globale attivo attraverso le sue società in 3 continenti, 11 paesi e 22 location nel mondo, con competenze specifiche nelle spedizioni, nel trasporto e nella logistica, nella gestione dei terminali portuali e nelle lavorazioni industriali.</p>
<p><u>Principali dati operativi</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ magazzini doganali coperti (mq) 60.000 ▶ magazzini frigoriferi (mq) 15.000 ▶ batteria di silos costituita da 42 celle da 110 tonnellate
<p><u>Dati di traffico</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Volume di merci movimentate nel 2006 125.000 tonnellate ▶ Quota di merci movimentate su rotaia 10%
<p><u>Servizi offerti</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Specializzazioni produttive Prodotti agroalimentari; Prodotti freschi e congelati; Elettronica ed elettrodomestici ▶ stoccaggio, movimentazione, sdoganamento, consulenza doganale, fiscale e sanitaria, distribuzione door-to-door, attività di picking e composizione ordini, ecc. ▶ L'Interporto offre inoltre servizi ad alcuni dei più importanti operatori italiani ed europei nel campo della frutta secca e del caffè (per il quale è dotato di magazzini approvati ed autorizzati dalla London International Financial Futures and Options Exchange - LIFFE). ▶ All'interno del VIO si svolgono anche attività quali riempimento e svuotamento di contenitori, containerizzazioni di pezzi speciali e break bulk, attività di magazzinaggio e logistica. ▶ Intermodalità: Collegamento stradale dedicato al porto di Vado Ligure. Collegamento diretto al casello autostradale di Savona ▶ Raccordo ferroviario. Area di parcheggio per automezzi
<p><u>Imprese e addetti</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Numero di aziende insediate presso l'interporto: 10 ▶ Numero di addetti operanti presso l'interporto: 59
<p><u>Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Investimenti complessivi realizzati al 2007 euro 18.891.000,00 ▶ Contributi ex lege 240/90 e successive euro 7.633.852
<p><u>Interventi di sviluppo</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Miglioramento connessione con il sistema ferroviario ▶ Miglioramento delle attrezzature di movimentazione merci ▶ Potenziamento dei servizi offerti ▶ Miglioramento dei sistemi informativi per gestione merci ▶ Realizzazione di nuovi immobili

14. Interporto Val PESCARA

<u>Descrizione</u>	<p>L'Interporto Val Pescara è situato all'uscita Scafa-Alanno della A25, tra i comuni pescaresi di Rosciano e Manoppello su una superficie totale di 959.000 mq. L'infrastruttura, attualmente inserita nel sistema logistico regionale con il Centro Smistamento Merci della Marsica ed i porti di Ortona e Vasto, è soggetta a lavori di completamento e la definitiva attivazione è prevista, secondo la Regione, per i prossimi due anni, per problemi legati a verifiche ambientali. L'Interporto, oltre ad essere un elemento costitutivo del sistema logistico territoriale, per sua natura ha un'attività industriale autonoma ed opera come strumento per la riorganizzazione del sistema della raccolta e distribuzione delle merci. L'infrastruttura è stata inoltre inserita nello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) e quindi riconosciuta come nodo dei grandi corridoi europei nell'ambito del sistema trasportistico nazionale e come componente del sistema logistico regionale. Tra le infrastrutture di collegamento rientrano la A 25 Torano - Pescara, la SS 5 Tiburtina, la linea FS Pescara - Roma, il Raccordo Autostradale Chieti - Pescara. Tra i servizi offerti oggetto delle future linee di intervento, rientra la raccolta e distribuzione delle merci nelle zone produttive e di consumo, tramite lo scalo delle merci situato all'interno dell'Interporto. Riguardo alla gestione dell'infrastruttura, sotto il profilo operativo la normativa regionale (L.R. 28/2002) prevede che la gestione venga affidata a Società con capitale sociale partecipato dall'attuale Società Interporto Val Pescara, oltre che dalla Regione Abruzzo fino a un massimo del 15% nonché altri soggetti privati.</p>												
<u>Principali dati operativi</u>	<table border="1"> <tr> <td>Superficie totale</td> <td>Area complessiva: circa 110 ettari</td> </tr> <tr> <td>Piazzali</td> <td>Area interportuale (edifici/viabilità/verde/piazzali): circa 450.000 mq.</td> </tr> <tr> <td>Magazzini ferro-gomma</td> <td>n. 10 per 36.000 mq.</td> </tr> <tr> <td>Magazzini gomma-gomma</td> <td>21.000 mq.</td> </tr> <tr> <td>Piattaforme intermodali</td> <td>In corso di realizzazione la seconda piattaforma intermodale</td> </tr> <tr> <td>Aree servizio uomo-veicoli</td> <td>52.000 mq.</td> </tr> </table> <p>Ulteriori Caratteristiche</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Impianti a rete 2) Edifici Direzionali: mq. 5.000 3) Fascio ferroviario di presa consegna e riordino 4) Caratteristiche architettoniche dei Magazzini: maglia strutturale ampia/altezza sotto trave mt.10,80/doppio fronte ribalta/vano uffici su tre livelli. 5) Aree pertinenziali di parcheggio auto e mezzi pesanti 6) Binario di raccordo elettrificato 7) Viabilità interna di collegamento alla A25 e alla SS 5 Tiburtina 8) Infrastruttura Tecnologica IP (connettività a banda larga/security) 9) Fascio ferroviario di presa consegna e riordino 10) Aree pertinenziali di parcheggio auto e mezzi pesanti 11) Viabilità interna 12) un casello autostradale sulla A 25, dedicato, dotato di 7 varchi (4 in uscita e 3 in entrata), collegato tramite rotonda alla viabilità ordinaria. 	Superficie totale	Area complessiva: circa 110 ettari	Piazzali	Area interportuale (edifici/viabilità/verde/piazzali): circa 450.000 mq.	Magazzini ferro-gomma	n. 10 per 36.000 mq.	Magazzini gomma-gomma	21.000 mq.	Piattaforme intermodali	In corso di realizzazione la seconda piattaforma intermodale	Aree servizio uomo-veicoli	52.000 mq.
Superficie totale	Area complessiva: circa 110 ettari												
Piazzali	Area interportuale (edifici/viabilità/verde/piazzali): circa 450.000 mq.												
Magazzini ferro-gomma	n. 10 per 36.000 mq.												
Magazzini gomma-gomma	21.000 mq.												
Piattaforme intermodali	In corso di realizzazione la seconda piattaforma intermodale												
Aree servizio uomo-veicoli	52.000 mq.												
<u>Traffico</u>	Volume di merci movimentate nel 2007 150.120 tonnellate												

<p><u>Servizi offerti</u></p>	<p>I servizi che Interporto Val Pescara SpA intende offrire sono appresso enucleati:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Trazione e manovra carri ferroviari ▶ THC ▶ Riparazione UTI ▶ Lavaggio UTI ▶ Area di temporanea custodia ▶ Posizionamenti ▶ Pesature ▶ Stoccaggio UTI ▶ Reefer
<p><u>Imprese e addetti</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Numero di aziende insediate presso l'interporto 4 ▶ Numero di addetti operanti presso l'interporto 9
<p><u>Stato avanzamento lavori e finanziamento</u></p>	<p>Per completare l'infrastrutturazione fisica ed i raccordi alla linea ferroviaria e alla viabilità autostradale sono necessari investimenti per circa 70 milioni di euro, disponibili grazie ad un intervento di project financing con cofinanziamento privato per il 30%.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Contributi L. 240/90 e 341/95: 24.024.000 euro ▶ I lavori programmati dai finanziamenti risultano tutti ultimati. (S.A.L. 100%)
<p><u>Interventi di sviluppo</u></p>	<p>L'Interporto Val Pescara si sviluppa su 110 ettari ed avrà una dotazione di quasi 86 mila mq. tra uffici (10 mila mq.) e magazzini, oltre ai servizi per le persone, per i mezzi, per la viabilità, per i parcheggi e per le aree a verde e darà occupazione a 370 persone nella fase realizzativa e oltre 500 nella fase operativa, tra diretti ed indotto.</p> <p>I nuovi programmi di investimenti già dotati di copertura finanziaria riguardano:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) la completa infrastrutturazione dell'area interportuale oltre ad opere di mitigazione ambientale; 2) connessione dell'Interporto con la viabilità autostradale a mezzo della realizzazione di un casello dedicato

15. Interporto di VENEZIA

<u>Descrizione</u>	<p>E' posizionato nel cuore della zona industriale di Porto Marghera in adiacenza al Canale Industriale Ovest, che consente il passaggio di navi mercantili fino 30 piedi di pescaggio.</p> <p>Ha una banchina operativa di 500 metri ed un raccordo ferroviario di 3 mila metri lineari (con una espansione progettata di 2.000 ml) collegato alla stazione F.S. di Venezia-Mestre che permette la preparazione di treni blocco allestibili attraverso il trasbordo dal vettore marittimo.</p> <p>Nell'area Interporto di Venezia sono insediati operatori logistici ed internazionali che garantiscono servizi quali: magazzini doganali, depositi fiscali e recinti doganali; operazioni di carico/scarico navi, vagoni, autotreni; operazioni di insacco merci alla rinfusa; piazzali per smistamento e deposito merci.</p> <p>Con l'anno 2001 Interporto di Venezia ha concluso la fase di riconversione della vecchia area industriale su cui sorgeva Alucentro, fabbrica di alluminio dimessa nel 1993.</p> <p>L' Interporto dispone di 6 mila metri quadri di celle frigorifere (la "Cittadella del Freddo") dedicati ai prodotti ittici, carni e alimentari congelati. .L' Interporto Venezia riesce a movimentare 2 milioni di tonnellate\anno di merce e, sul fronte strada, sdoganare 30 mila camion. 350 sono le navi che ogni anno attraccano in banchina per circa 4 mila ton\anno per metro quadro.</p>
<u>Principali dati operativi</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Superficie (mq) 240.000 ▶ Area mag. refrigerati (mq) 6.000 ▶ Magazzino Logistica con una superficie di (mq) 16.000 ▶ Area mag. stoccaggio (mq) 110.000 ▶ 5 silos verticali destinati allo stoccaggio di merci alla rinfusa per 150.000 tonnellate. ▶ banchina attrezzata 500 ml con dragaggio compatibile a navi di 30 piedi pescaggio ▶ gru, pale, nastri trasportatori e mezzi di movimentazione
<u>Dati di traffico</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2 milioni di tonn\anno di merce ▶ sul fronte strada, 30 mila camion ▶ 350 navi/ anno attraccano in banchina per un traffico di circa 4 mila tonn\anno per metro quadro. <p>Tipologie merceologiche trattate si suddividono in due categorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i prodotti siderurgici (ghisa, coils, bramme, billette, ferro e leghe, tubi, chiusini e tondoni, lingotti di ferro); - le rinfuse (granaglie, fertilizzanti, carbonati e solfati, sabbia ed argilla, gesso e magnesite, clinker, carbone, ferroleghie, cemento, alluminio). <p>90% delle merci è movimentata attraverso servizi intermodali mare/gomma</p>

<u>Servizi offerti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Magazzini doganali, depositi fiscali e recinti doganali per deposito merci non deperibili; ▶ Operazioni intermodali di carico/scarico navi, vagoni, autotreni e prima lavorazione delle materie prime; ▶ Piazzali per operazioni di sdoganamento e parcheggi custoditi per automezzi; ▶ Stoccaggio, custodia e conservazione di merci deperibili e non deperibili.
<u>Imprese e addetti</u>	11 aziende insediate, tra cui si contano 5 operatori logistici e 4 imprese che effettuano lavorazione delle merci circa 200 addetti
<u>Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Investimenti complessivi realizzati al 2007 euro 103.192.880,88 ▶ Contributi ministeriali ex lege 240/90 e successive euro 29.898.391,08 ▶ Altri contributi pubblici euro 11.751.494,99
<u>Interventi di sviluppo</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Potenziamento infrastrutturale, in particolare del sistema ferroviario attraverso l'implementazione dei binari e marittimo portuale attraverso l'ulteriore dragaggio dei fondali. ▶ Riconversione industriale di parte delle superfici della Montefibre in parco logistico intermodale

16. Interporto di VERONA	
<u>Descrizione</u>	<p>L'interporto Quadrante Europa di Verona si estende su una superficie di 2,5 milioni di mq con espansione prevista fino a 4,2 milioni di mq ed è gestito dal Consorzio ZAI, un ente istituzionale a base territoriale che ha compiti di pianificazione urbanistica e di incentivazione dello sviluppo del territorio e dell'economia mediante l'organizzazione di infrastrutture.</p> <p>Nell'interporto Quadrante Europa sono presenti operatori logistici di diverse di modalità di trasporto (ferro, gomma, aria, acqua) e la sua posizione all'incrocio tra le principali via stradali e ferroviarie sulle direttrici nord - sud ed est - ovest fa sì che in esso siano trattati i traffici merci internazionali provenienti o diretti verso il Centro - Nord Europa attraverso il Brennero, si può propriamente definire come "Parco di Attività Logistiche" in cui sono insediate 120 aziende con 10000 addetti</p> <p>L'interporto si trova sulle tratte principali delle Reti di trasporto transeuropee TEN-T 1 (Berlino - Palermo) e TEN-T 6 (Lisbona - Kiev).</p>
<u>Principali dati operativi</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Superficie (mq) 2.500.000 ▶ Numero binari 88 ▶ Area mag. totale (mq) 45.000 ▶ Area mag. refrigerati (mq) 50.000 ▶ Area mag. stoccaggio (mq) 400.000 ▶ Piazzali container (mq) 30.000 ▶ Terminal intermodale (mq) 246.000 ▶ Superficie uffici (mq) 30.000

<p><u>Dati di traffico</u></p>	<p>Dati di traffico merci ferroviario 2006:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Uti 289.560; ▶ Teu 361.202; ▶ Tonnellate 5.999.587; ▶ Dati stimati di traffico merci su strada 2006: 19.589.191; ▶ Quota di merci che utilizzano soluzioni intermodali 25%. <p>Nel 2009 i quantitativi movimentati hanno risentito della generale riduzione della domanda che ha seguito la crisi economica mondiale.</p> <p>Tonnellate trasportate attraverso il trasporto intermodale sono state 6.167.100 ed hanno subito una riduzione del -7,42% rispetto al 2008.</p> <p>Le tonnellate trasportate mediante trasporto ferroviario convenzionale sono state 25.172.</p> <p>Le destinazioni ferroviarie sono principalmente Germania (78 %), Danimarca (3,4 %), Est Europa (7,6%) e Austria (5 %).</p>	
<p><u>Servizi offerti</u></p>	<p>Centri Logistici</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Area complessiva ferroviariamente raccordata di 220.000 mq ▶ Area di 150.000 mq occupata da Volkswagen Group Italia SpA, distributore per l'Italia di Volkswagen, Audi, Seat, Skoda <p>Impianti Ferroviari</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Si estendono su 310.000 mq ▶ Raccordo ferroviario: 15 binari lunghi 600 metri ognuno per presa e consegna di carri e binari dalla stazione ferroviaria del Quadrante ▶ Europa ai vari magazzini logistici ▶ 18 binari di appoggio al terminal intermodale su un'area di 150.000 mq ▶ Area ferroviaria di ampliamento su 490.000 mq ▶ Il Terminal per i trasporti combinati su 160.000 mq con 12 binari lunghi 650 metri ciascuno ▶ Composizione treni blocco per l'Europa ▶ Inter Terminal ▶ Terminal Gate <p>Centro Direzionale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Laboratorio chimico doganale ▶ Parcheggio sorvegliato per autovetture ▶ Veterinario di confine ▶ Sale conferenze ▶ Bar ▶ Telefono pubblico e Telefax ▶ Ristorante ▶ Servizi igienici e docce ▶ Banca ▶ Sala CED ▶ Ufficio postale ▶ Uffici di spedizionieri doganali, internazionali e 	<p>Parcaggi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Park TIR custodito, di 30.000 mq aperto 24h su 24 ▶ Parcaggi non custoditi su 18.000 mq ▶ Truck parking custodito <p>Centro Spedizionieri</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 70.000 mq di magazzini raccordati ▶ Assistenza doganale ▶ Spedizioni internazionali ▶ Groupage per esportazione ed importazione ▶ Spedizioni aeree ▶ Raccolta e smistamento merci ▶ Spedizioni marittime ▶ Servizio di distribuzione ▶ Magazzini a temperatura controllata ▶ Stoccaggio e magazzinaggio ▶ Servizi logistici ▶ Assistenza assicurativa ▶ Pesa automatica <p>Servizi ai mezzi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Centro di assistenza ai mezzi su ▶ 14.000 mq: operazioni di pronto intervento meccanico per autotreni, semirimorchi, ▶ autovetture, distribuzione di carburanti e di lavaggio <p>Dogana</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Servizio fito-patologico ▶ Piazzale di 65.000 mq con banchina di carico e scarico lunga

	<p>logistici</p> <p>Quadrante servizi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Amministrazione e manutenzione ordinaria delle strutture dell'Interporto ▶ Gestione del parcheggio TIR ▶ Gestione del deposito casse mobili ▶ Gestione del servizio di movimentazione ferroviaria interportuale ▶ Gestione rete telematica interportuale 	<p>120 metri</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Pratiche doganali ▶ Temporanea custodia ▶ Operazioni per importazione ed esportazione <p>Parco Urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Superficie: 80.000 metri quadrati
<u>Imprese e addetti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ imprese: 120 ▶ Addetti: 4.500 	
<u>Stato avanzamento lavori e finanziamenti</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ SAL 100% per interventi finanziati dalla legge 240 ▶ Investimenti complessivi realizzati al 2007 euro 90.200.000 (**) ▶ Contributi ministeriali ex lege 240/90 e successive euro 59.600.000 ▶ Altri contributi pubblici euro 2.000.000 	
<u>Interventi di sviluppo</u>	<p>Realizzazione su una superficie complessiva di 30.000 mq di un insediamento industriale di 6.000 mq coperti costituita da: uno stabilimento/officina con annesso magazzino ricambi e palazzina commerciale /direzionale</p> <p>Descrizione</p> <p>L'edificato sarà assegnato alle Officine Brennero-IVECO. L'attività principale sarà la logistica di parti meccaniche di veicoli, nonché riparazione e trasformazione di automezzi industriali.</p> <p>Installazione di pannelli fotovoltaici su 11 tetti di piattaforme logistiche nell'interporto</p> <p>Descrizione</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ impianti installati: 11; superficie lorda occupata: 71.440 mq; connessioni alla rete: 8; ▶ potenza totale installata: 3,578 MWp; produzione annua: 3.720.000 kWh ▶ riduzione CO2: 1.860 t/anno 	

FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI LUGLIO 2011
DALLA «GRAFICA ELETTRONICA» SRL, NAPOLI