

Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

Incontro 9 febbraio 2015

GLI INTERPORTI INDISPENSABILI

AI PORTI E AL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE

ASPETTI GENERALI – Riflessioni

In un quadro nazionale che presenta una situazione insufficiente a sostenere la competitività internazionale nel campo della portualità e della logistica, vogliamo evidenziare il ruolo svolto nel tempo dagli interporti per lo sviluppo della intermodalità con un costante impegno, così come evidenziano i dati che si ricavano dal rapporto che viene allegato in copia dove il peso specifico degli interporti è stato ben evidenziato attraverso il lavoro di analisi condotto da UIR negli ultimi anni, *questo nonostante le ridotte ed ormai remote risorse messe a disposizione dallo stato*. Al centro di un posizionamento logistico ottimale infatti si colloca L'INTERPORTO che rappresenta una delle infrastrutture logistiche più complesse e articolate.

L'Interporto è un “complesso organico di strutture e di servizi integrati e finalizzati allo scambio delle merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione”. La peculiarità di tale struttura è pertanto quella di rappresentare **UN SISTEMA INTEGRATO DI TRASPORTI E SERVIZI LOGISTICI**.

Il primo aspetto (l'intermodalità) è infatti il comune denominatore degli interporti, tratto distintivo su cui lo Stato e pure gli investitori privati, attraverso le nostre società si sono impegnati negli anni; un impegno sovente sfruttato dai flussi stranieri ma al quale invece il sistema del trasporto nazionale non ha dato seguito adeguato. A tale lacuna è necessario porre rimedio (per ben noti motivi economici, strategici, ambientali); ma si potrà provare a studiare una soluzione immediata solo tramite gli interporti esistenti utilizzando politiche di incentivazione dello shift modale ed eliminazione dei “colli di bottiglia”.

Secondariamente l'individuazione di "comunità di business della logistica" – servite da flussi intermodali internazionali e (si spera) nazionali e in correlazione con i porti - individuate in ambiti territoriali localizzati sui nodi delle reti europee, rappresenta una possibilità di sviluppo eterogenea (produzione, trasporto, servizi) in grado, se ben strutturata in termini qualitativi (servizi doganali, ICT, etc...), di attrarre investitori. Tali "comunità" possono vedere negli interporti - in relazione con i Ministeri competenti, gli EE.LL., il gestore della rete ferroviaria e le autorità portuali - i soggetti catalizzanti.

SENZA INTERPORTI LE BANCHINE NON POTRANNO SOSTENERE I FLUSSI DELLE GRANDI NAVI. Come evidenzia l'Analisi della domanda dello studio EY presentato in gennaio 2015 (Slide pag.25), il dimensionamento dei terminal portuali per la gestione delle nuove grandi navi portacontainer che prevedono una movimentazione di 2.500 ai 4.000 TEU per ogni toccata non basta a garantire l'efficienza del sistema.

Come si sta evidenziando già dal 2014 nei porti del Nord Europa, le nuove ULCV (navi portacontainer ultra grandi) stanno creando problemi impensabili anche se consideriamo che si tratta di strutture portuali fra le più avanzate in Europa. Nei porti come Amburgo dove la congestione ha già colpito, sono stati evidenziati dei modelli gestionali che prevedono, con una movimentazione anche di 10-12.000 box in uno scalo singolo la "produzione" di flussi in una volta sola che richiederebbe 12 navi di raccordo, 60 treni e 3.000 camion (fonte: Fraunhofer Centre for Maritime Logistics and Services).

Il Sistema portuale italiano oggi NON E' PRONTO ad affrontare questi flussi. Solo con una sinergia con il sistema interportuale si potrà sostenere in tempi rapidi ciò che le banchine affronteranno nei prossimi anni.

ATTENZIONE AL CONCETTO DI RETROPORTUALITA'. E' indispensabile comprendere che la "retroportualità", specialmente nei maggiori esempi nazionali, non è legata alla vicinanza geografica. Anzi, l'intermodalità ferro-gomma che collega le banchine agli inland terminal è conveniente in maniera direttamente proporzionale alla distanza, per cui il rapporto PORTO-INTERPORTO riguarda, per ciò che concerne i collegamenti ferroviari, realtà

distanti fra loro. La Retroportualità è un concetto non geografico ma FUNZIONALE in quanto legato alla presenza di flussi che necessitano di andare all'imbarco utilizzando il treno. Inoltre, non esiste una univocità nella retroportualità, un INTERPORTO infatti, avrà molti collegamenti ferroviari con diverse destinazioni e per ognuna di esse potrà fungere da "retroporto". Attenzione dunque a non "ingessare" formalmente importanti realtà interportuali di respiro europeo rispetto a integrazioni forzate derivate solo da un principio di territorialità.

Partendo da questa premesse si ritiene che, al di là della normativa prodotta negli ultimi anni e delle varie proposte di legge che giacciono sui diversi tavoli, qualsiasi intervento legislativo che attenga alla logistica ed al trasporto delle merci dovrebbe tenere in considerazione la circostanza che il quadro programmatico di riferimento è quello afferente al progetto di Rete TEN-T e dei Corridoi Europei. Le infrastrutture a cui rivolgersi sono quelle esistenti; è indispensabile mettere da parte i mega-progetti, spesso annunciati e mai realizzati, e concentrare le risorse disponibili sul co-finanziamento di opere inserite nel contesto europeo e sui c.d. "colli di bottiglia" del sistema infrastrutturale e questo per non perdere le opportunità legate alla ripresa economica ed alla crescita sostenibile. Siamo infatti chiamati ad offrire oggi le infrastrutture ad investitori ed operatori, scongiurando le indeterminazioni e le incertezze che hanno contribuito a far sì che il nostro paese perdesse la sfida competitiva globale. Occorre dare impulso a una nuova e condivisa modalità di accesso all'infrastruttura di rete a tutti gli operatori privati che operano nel settore ferroviario merci e passeggeri, con conseguente maggiore apertura alla concorrenza e caduta delle barriere protezionistiche nazionali.

OBIETTIVI

Riteniamo che sia necessaria un'adeguata riforma della governance del sistema portuale e logistico e da questo principio non ci sottrarremo per compiere una profonda analisi interna, anche se riteniamo opportuno vada costituito un nuovo pilastro su cui fondare la revisione del sistema logistico italiano verso la redazione del Piano.

E' in questo contesto che deve essere perseguito l'obiettivo strategico del rilancio del sistema economico-industriale del paese utilizzando come leva

competitiva la logistica. In tale ottica è necessario "agganciare" le infrastrutture alla logistica e, queste, congiuntamente, al sistema produttivo.

Il "Piano Nazionale della Logistica ", potrebbe perseguire questo obiettivo, identificando le direttrici di traffico, cioè, specificatamente, imprese e settori merceologici che sviluppano fra di loro intense relazioni di acquisto/vendita.

Da qui quindi per evidenziare le "colonne vertebrali", ovvero le infrastrutture di collegamento nell'ambito dei sistemi logistici doganali integrati, intorno alle quali le relazioni commerciali si articolano.

Ci trova d'accordo che le funzioni di programmazione potrebbero essere assolve da un "Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica" proposto al tavolo di lavoro e previsto pure dalla bozza di legge quadro in materia di Interporti: uno strumento di politica industriale capace di "guidare" il sistema della produzione verso la logistica.

L'accorpamento delle infrastrutture secondo logiche geografiche non è, di per se stesso, sufficiente a sostenere la crescita industriale e la capacità competitiva del paese.

La bozza di legge quadro in materia di Interporti, già da tempo approvata dalla Camera e da mesi all'esame del Senato, definisce la piattaforma logistica territoriale come "il compendio di infrastrutture e servizi presenti su un territorio interregionale destinato a svolgere funzioni connettive di valore strategico per il territorio nazionale, al fine di favorire l'interconnessione e la competitività del Paese" ed è da ritenere una buona base di partenza sulla quale costruire un'offerta logistica in linea con le richieste di un mercato sempre più globalizzato ed aggressivo.

In questa prospettiva i porti e gli interporti divengono fattore d'integrazione e di governo di un sistema di infrastrutture e servizi che, laddove previsto, si congiunge ai corridoi europei.

In sostanza l'intervento del legislatore dovrebbe:

- portare a termine l'iter di approvazione della legge sugli interporti, essa non prevede particolari costi per il settore pubblico, ma introduce degli sbarramenti definitivi basati sui traffici effettivi che impediscono la nascita di iniziative non utili per il sistema;
- definire un organismo nazionale di programmazione e coordinamento così come previsto dalla legge quadro in materia di interporti e dalle linee guida del piano della logistica;
- dare la possibilità di accedere a forme di credito agevolato (come già avviene per i porti) per le iniziative di investimenti a livello interportuale. Data la compartecipazione pubblica delle società interportuali, spesso le aziende interportuali sono addirittura svantaggiate rispetto ai privati in quanto sono considerate Grandi Imprese avendo tutti i parametri economici da PMI;
- identificare le opere realizzabili e le relative risorse finanziarie nel periodo 2014-2020 in coerenza con la disponibilità delle risorse comunitarie, favorendo opere con valenza di sistema, il miglioramento dell'esistente (nodi Core), il superamento dei "colli di bottiglia";
- rendere coerenti (nella logica della attività concorrente) le iniziative regionali con quelle nazionali sulla base della programmazione comunitaria;
- migliorare l'efficienza dei servizi doganali e ferroviari nel senso sopra esposto;
- assecondare a livello territoriale l'integrazione tra infrastrutture e operatori con logiche di mercato e di filiera e non come semplici aggregazioni istituzionali e geografiche, comunque in coerenza con i Corridoi Europei;
- sburocratizzare: ad esempio la normativa sulla prevenzione incendi ha inspiegabilmente creato un onere alle aziende "interporto" creando una sorta di responsabilità oggettiva di ottenimento del Certificato

Prevenzione Incendi anche per le aziende in autonomia funzionale insediate nell'area definita "interportuale" e rispetto alle altre strutture e imprese logistiche che semplicemente non utilizzano il termine "interporto". Inoltre occorre semplificare tutte le procedure amministrative per consentire lo sviluppo che gli stessi possono assicurare nelle aree ancora libere riportando in capo alle regioni gli iter burocratici autorizzativi (leggasi VIA, VAS, Pianificazione Urbanistica), accelerando le procedure per l'attuazione degli sportelli unici doganali e dei "Corridoi Doganali Controllati" garantendo il rapido decongestionamento delle banchine;

- occorre facilitare la loro funzione strategica con una riduzione della pressione fiscale almeno nella componente IMU (assimilandoli agli scali merci che stanno praticamente sostituendo dato il progressivo abbandono degli stessi da parte del sistema Ferrovie dello Stato);
- favorire un'applicazione estensiva del concetto di SPORTELLO UNICO DOGANALE, unificando i punti di effettuazione dei controlli; potenziare la funzione di organizzazione e coordinamento vincolante dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, a legislazione invariata; favorire il passaggio ad un'AUTORITA' UNICA delle competenze, delle responsabilità e del personale di tutti i procedimenti amministrativi relativi ai processi di import/export delle merci. Tutto questo potrebbe consentire di razionalizzare gli adempimenti che gli operatori ora sono costretti ad effettuare con tutte le amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento; abilitare i "corridoi doganali", diffondendo le prassi proprie degli operatori certificati AEO al fine dello sdoganamento telematico in procedura domiciliata per le merci in entrata via mare.