

TRAIL INFORMA

IL PERIODICO DI INFORMAZIONE SUI TRASPORTI, LE INFRASTRUTTURE E LA LOGISTICA

N.2 | APRILE 2013

FOCUS

Sviluppo delle infrastrutture ed
efficienza delle catene logistiche
in provincia di Trieste

Infrastrutture e connettività
in Lombardia

INTERVISTA

Mosé Renzi

Direttore generale di Interporto Val Pescara SpA

LAVORI IN CORSO

Linea ad alta velocità Napoli-Bari



TRAIL INFORMA

UNIONTRASPORTI

PRESIDENTE

Antonio Paoletti

DIRETTORE TECNICO

Antonello Fontanili

TRAIL INFORMA

Rivista del sistema
delle Camere di commercio italiane

DIRETTORE RESPONSABILE

Antonello Fontanili

REDAZIONE

Alessandro Africani
Elena Bianco
Iolanda Conte
Roberta Delpiano
Rosanna Guzzo
Elisabetta Martello
Claudio Pasini
Laura Summa

SEGRETERIA DI REDAZIONE

Elisabetta Martello

ANNO 4 N.2-2013

PERIODICO TRIMESTRALE

Tel. 02-3658.2880

Fax 02-3658.2888

email: info@uniontrasporti.it

Progetto grafico: COMCENTRICA SRL

Tutte le immagini sono protette da ©Copyright.



IN QUESTO NUMERO

03

EDITORIALE

Il potenziale del mare per una crescita "blu"

06

FOCUS 1

Sviluppo delle infrastrutture ed efficienza delle catene logistiche
in provincia di Trieste

09

FOCUS 2

Infrastrutture e connettività in Lombardia

13

LE STATISTICHE DI TRAIL

Traffico autostradale: un 2011 ancora in flessione

16

INTERVISTA

Mosé Renzi, Direttore generale di Interporto Val Pescara SpA

18

LAVORI IN CORSO

Linea ad alta velocità Napoli – Bari

21

ANGOLO NORMATIVO

Atti di indirizzo del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale

24

NEWS

Il sistema camerale e le infrastrutture

**Antonio Paoletti**

Presidente della Camera di commercio di Trieste
e di Uniontrasporti

EDITORIALE

IL POTENZIALE DEL MARE PER UNA CRESCITA "BLU"

Lo scorso 22 aprile ho partecipato alla 6° edizione dello Yacht Med Festival a Gaeta dove si sono svolti i primi Stati generali delle Camere di commercio sull'economia del mare promossi da Unioncamere in collaborazione con la Camera di commercio di Latina.

Un'occasione nella quale il sistema camerale ha evidenziato il valore reale dell'economia del mare quale risorsa cruciale e straordinaria del Paese che, nonostante la crisi degli ultimi anni, è riuscita a mantenersi vitale. Il trasporto marittimo continua a configurarsi come leva di crescita della nostra economia se registriamo il fatto che il suo impatto sul

Pil nel 2011 è stato del 2,9% e se rileviamo che il 53% del commercio estero italiano utilizza il vettore marittimo. I 41 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto dalle attività economiche dell'economia del mare, originato dalla componente industriale manifatturiera e terziaria del sistema marittimo nazionale, sono quasi il doppio di quanto prodotto dal comparto del tessile, abbigliamento e pelli, piuttosto che di quello delle telecomunicazioni, così come quasi il triplo rispetto a quello del legno, carta ed editoria.

In questo editoriale vorrei focalizzare l'attenzione sul meeting di Gaeta poiché le Camere di commercio si sono impegnate ad entrare in gioco

sia per promuovere il loro ruolo per lo sviluppo dell'economia del mare e per il riconoscimento di questo settore a livello istituzionale, sia per fissare le aree di intervento che necessitano di attenzione particolare.

Le Camere, infatti, hanno individuato **nel trasporto e nel turismo le tematiche prioritarie** per le quali sono stati fissati gli obiettivi riconducibili a cinque filoni strategici: competitività delle

tra gli obiettivi economici e i principi dello sviluppo sostenibile, prestando attenzione alla dimensione sociale.

Secondo la Commissione, la **crescita blu punta ad "una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva"** imperniata sull'innovazione e avvia "un processo che collocherà l'economia blu stabilmente sull'agenda di Stati membri, regioni, imprese e società civile". Il documento riporta i dati che ne descrivono la



filiera, formazione delle competenze, internazionalizzazione, semplificazione e sistemi di monitoraggio a sostegno di policy dedicate.

Questo impegno poggia le sue basi sulla **comunicazione della Commissione europea sulla "Crescita blu"** (Blue Growth) adottata lo scorso settembre per realizzare una politica marittima integrata nell'Unione europea che, sfruttando la dinamica dell'economia marittima, potrà creare posti di lavoro e stimolare la competitività e la coesione sociale, raggiungere un equilibrio

portata economica e fornisce elementi incoraggianti relativi all'occupazione nei settori marino e marittimo, che in Europa offrono già 5,4 milioni di posti di lavoro e un valore aggiunto lordo totale di quasi 500 miliardi di euro l'anno.

Quanto alle catene del valore dell'economia blu, le prospettive in termini di valore aggiunto lordo e occupazione sono interessanti: entro il 2020 i posti di lavoro potrebbero raggiungere i 7 milioni e il valore aggiunto lordo potrebbe complessivamente arrivare a 600 miliardi di euro l'anno.

L'interesse per l'economia del mare e l'impegno verso il riconoscimento di una propria specificità in un contesto di politica marittima integrata globale, appaiono particolarmente vivi nel nostro Paese essendo l'Italia al centro del Mediterraneo e disponendo di 7.500 km di coste. Il cluster della nautica è un importante comparto del Made in Italy e presenta un elevato livello di connessioni con molti altri settori economici con effetto moltiplicatore significativo sull'intera economia: si pensi alla cantieristica navale, al turismo, al trasporto delle merci, allo sport nautico, alla pesca ed acquacoltura, agli studi di settore e tutto l'indotto che ne deriva conseguentemente.

E' evidente che l'economia del mare offre delle opportunità e potenzialità importanti per le imprese e per la portualità italiane caratterizzate dall'elevato livello di internazionalizzazione: circa il 63% del traffico merceologico riguarda la navigazione internazionale e l'interscambio tra i porti italiani e quelli dell'area mediterranea è intorno ai 57,7 miliardi di euro di cui il 70% riguarda il trasporto marittimo.

Pertanto è prioritario nell'ambito delle politiche di sviluppo regionale e nazionale, selezionare ed avviare le politiche di sostegno alle imprese dei settori legati al mare e promuovere un'economia blu sostenibile nella regione del Mediterraneo e rafforzare quanto più possibile la cooperazione marina e marittima tra tutti i paesi confinanti.

Oggi non è più possibile considerare in maniera settoriale le diverse attività legate alla nautica. L'Ue lo ha evidenziato nella sua Comunicazione sulla Crescita blu ma lo dimostra ancora di più l'organizzazione di mercati e dell'economia ormai globalizzata che ruota intorno al mare e alle sue potenzialità. Investire e rafforzare un settore ha delle inevitabili ricadute sull'intera filiera e non si può non tenerne conto. In molte città si investe in porti turistici perché in essi si vede un mezzo per rilanciare l'intera economia locale. Occorre, però, che nel nostro

Paese lo sviluppo di tali infrastrutture proceda in maniera sostenibile non solo per evitare la dispersione delle poche risorse disponibili, ma anche per un miglioramento della capacità attrattiva del territorio nel suo complesso e di un turismo qualificato. Per questo è utile individuare sistemi di certificazione per quelle strutture portuali che offrono infrastrutture moderne ed efficienti e che sono in grado di assicurare all'utenza servizi di altissima qualità, analogamente a quanto avviene già per altri tipi di strutture ricettive.

Lavoriamo, quindi, coinvolgendo le professionalità che il sistema camerale ha già al suo interno, non solo Uniontrasporti, che presiedo, ma anche e soprattutto Assonautica, la cui mission è tutelare gli interessi della nautica italiana e promuovere lo sviluppo del turismo nautico. Entrambe le società sono espressione di quella coesione e unione di forze che caratterizza le Camere di commercio italiane.

Vi invito a proseguire la lettura del secondo numero dell'anno del Trail Informa che nel primo focus dà evidenza dei risultati di uno studio commissionato dalla Camera di commercio di Trieste sugli indici di performance applicati alle infrastrutture di trasporto e logistiche del Friuli Venezia Giulia; il secondo focus descrive il posizionamento regionale lombardo per attrattività ed infrastrutture rispetto alle aree europee concorrenti. Interessante la notizia riguardante l'evento promosso da Unioncamere sul destino degli aeroporti minori, tema ripreso nell'angolo normativo dove vengono riportati gli atti di indirizzo del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale.



SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE ED EFFICIENZA DELLE CATENE LOGISTICHE IN PROVINCIA DI TRIESTE

FOCUS 1

La CCIAA di Trieste ha approntato una metodologia di calcolo di alcuni indici per la misurazione delle performance delle infrastrutture per la logistica in provincia di Trieste.

a cura di

Iolanda Conte

Project Manager di Uniontrasporti

È stato presentato lo scorso 7 marzo a Trieste uno studio della Camera di commercio, curato da Uniontrasporti, sulla valutazione delle performance di alcune infrastrutture logistiche provinciali e nazionali. Lo studio si inserisce nell'ambito di un'attività di conoscenza dello stato e delle potenzialità di tali infrastrutture per contribuire alla costruzione di strumenti di valutazione delle prestazioni del sistema infrastrutturale e logistico territoriale rispetto ai mercati nazionali ed internazionali ed alle esigenze di mobilità dei cittadini.

Gli attuali fattori di competitività di un porto, un interporto, un terminal intermodale, ecc. sono costituiti dalla posizione, dalla capacità di disporre di impianti ed attrezzature in grado di rispondere alle esigenze di diverse categorie di merci e di

clienti, dalla estensione dell'hinterland di riferimento, dalla dotazione di reti stradali e ferroviarie per i collegamenti con i centri di produzione e di distribuzione di riferimento.

Uniontrasporti per conto della CCIAA di Trieste ha elaborato una metodologia di calcolo di appositi indici di **performance di porti ed interporti** validi per la provincia e per la regione del Friuli Venezia Giulia.

Dare una valutazione dell'efficienza di queste infrastrutture è un esercizio complesso che richiama diversi elementi legati ai tempi, ai costi, alle scelte di governance, agli investimenti, con una molteplicità di approcci che non hanno ancora trovato, in letteratura, una univocità metodologica valida in assoluto. Per lo studio in oggetto si è scelto un **approccio multicriteria**, ovvero una metodologia che offre diversi vantaggi ed associa un criterio di analisi rigoroso alla flessibilità necessaria per adattarsi agli scopi dell'analisi, peraltro già sperimentato con successo nel progetto europeo Code 24 per la valutazione delle performance portuali.

Il **contatto diretto con le società di gestione**, attraverso la somministrazione di un questionario ad hoc, ha permesso di identificare e raggruppare le variabili e le singole grandezze utili a descrivere le performance delle infrastrutture considerate anche in considerazione delle loro diverse finalità e specializzazioni.

Nell'ambito del primo cluster dedicato alle **"Caratteristiche fisiche"** la scelta delle variabili ha preso in esame grandezze come la dimensione di porti ed interporti, la quantità e la tipologia di traffici, la profondità dei fondali nel caso dei porti, ecc. Alcune di esse sono diventate oggi un fattore discriminante nella scelta da parte degli operatori di un porto o un interporto di cui servirsi per i propri traffici. È il caso, ad esempio, dei fondali di un porto la cui profondità condiziona il tipo di navi che possono accedere alle banchine. Infatti, il 75% delle navi portacontainer in costruzione è del tipo post panamax che richiede un pescaggio superiore ai 13 metri.

Il secondo cluster ha riguardato l'**"Attività delle infrastrutture"**. La metodologia si è concentrata su alcune attività legate all'offerta dei servizi intermodali, che nell'attuale congiuntura costituiscono dei fattori fortemente competitivi. Per questo è stato considerato per i porti un gruppo di variabili riconducibili all'**"Operatività del terminal container"**, mentre per gli interporti e le altre infrastrutture logistiche si è fatto riferimento alle strutture per l'**"Intermodalità"**. La metodologia adottata permette di estendere agevolmente l'analisi ad altri segmenti di attività di queste infrastrutture come il traffico passeggeri, merci non containerizzate, ecc.

Le **"Relazioni con il territorio"** costituiscono il terzo cluster. Esse risultano molto importanti soprattutto per quanto riguarda le vie di accesso stradali e ferroviarie ed i collegamenti con le reti nazionali ed internazionali. Infatti, quali che siano le sue dimensioni, un'infrastruttura crea degli effetti sul territorio in termini occupazionali, di creazione di valore aggiunto, di specializzazione dei lavoratori e delle imprese. In mancanza di collegamenti con l'esterno anche un porto (o interporto) di grandi dimensioni, attrezzato con tecnologie all'avanguardia, rischia di rimanere isolato dal suo hinterland e di conseguenza dai mercati

perché non sarà considerato competitivo dagli operatori del trasporto.

Non trascurabile il fatto che **la provincia di Trieste è direttamente interessata da tre dei grandi assi europei delle reti TEN** che attraverseranno l'Italia: corridoio Mediterraneo, corridoio Adriatico – Baltico ed Autostrade del Mare. Le potenzialità di tali corridoi derivano dal fatto che essi interessano un ampio bacino naturale di traffici, dove sono diventati estremamente importanti gli scambi tra i paesi dell'Europa Occidentale, in primo luogo dell'Italia, e quelli attraversati direttamente dai corridoi stessi (Slovenia, Ungheria, Croazia, Bosnia Erzegovina, Repubblica Federale di Jugoslavia, Slovacchia, Repubblica Ceca e Romania) o dalle loro diramazioni.

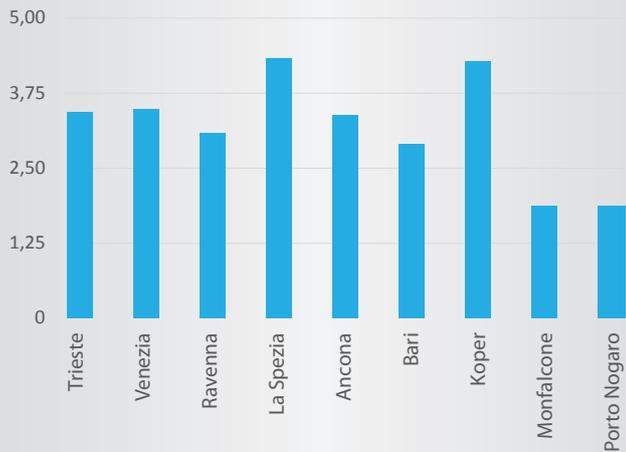
Grazie al coinvolgimento di alcune società di gestione delle infrastrutture prese in esame è stato attribuito un peso a ciascun cluster e a ciascuno degli elementi che lo compongono. Questa procedura ha permesso di calcolare l'**indice di performance** delle singole infrastrutture.

L'elemento di novità di questo studio è costituito dall'applicazione di una metodologia di calcolo di indici di performance ad interporti e terminal intermodali per colmare una lacuna che in letteratura vede ancora una produzione di studi e ricerche sul settore interportuale inferiore rispetto alle altre tipologie di infrastrutture nonostante l'importanza che da anni esse rivestono nel nostro sistema produttivo e logistico.

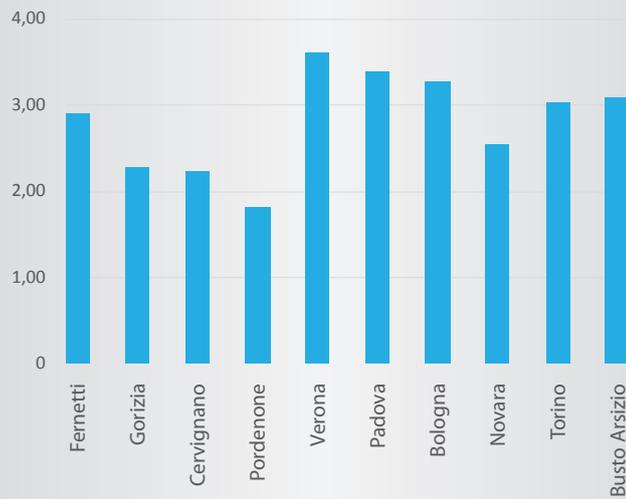
La valutazione della performance dei porti e degli interporti viene fatta mettendo a confronto tra loro più infrastrutture. La comparazione, in generale, è utile nel momento in cui si vuole individuare i punti di forza e di debolezza dei nodi considerati e permette anche di identificare alcuni standard di operatività al di sotto dei quali si rischia di non essere competitivi. Nel caso delle infrastrutture di trasporto, il confronto consente da un lato, di evidenziare quali sono gli ambiti su cui può essere prioritario intervenire, dall'altro permette di valutare se la strada intrapresa in termini di investimenti è corretta e porterà alla realizzazione degli obiettivi prefissati.

Nello studio è stato **preso in esame un campione di porti** scelti sulla base di opportuni criteri di selezione: in prima istanza si è considerato il posizionamento geografico privilegiando i porti che si affacciano sulla costa adriatica e che allo stato attuale costituiscono i principali competitors di Trieste. In seconda battuta, si è guardato alla specializzazione dei traffici e, in particolare, alla movimentazione di container. La metodologia di calcolo degli indici di performance ed efficienza dei porti è stata applicata, quindi, ai porti di Venezia, Capodistria, Ravenna, Ancona e Bari, oltre agli scali di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro. A questi

Indice sintetico totale dei porti



Indice sintetico totale delle infrastrutture logistiche



Elaborazione Uniontrasporti

è stato aggiunto il porto di La Spezia che ad oggi rappresenta il migliore esempio di efficienza dell'organizzazione del trasporto di container e di sviluppo dell'intermodalità in Italia.

Per quanto riguarda **gli interporti**, anche in questo caso si è tenuto conto, nel processo di scelta, di una serie di considerazioni di diversa natura. La prima è l'eterogeneità delle infrastrutture per l'intermodalità attive in Italia (interporti, terminal intermodali, centri merci, ecc.). La seconda riguarda i collegamenti con i mercati internazionali. Il criterio della localizzazione in questo caso è risultato un po' meno incisivo in quanto la maggior parte degli interporti e dei terminal intermodali è localizzata nelle regioni del Nord. Sono stati selezionati, quindi, gli interporti di Cervignano del Friuli, Torino, Novara, Bologna, Verona, Padova, i terminal intermodali di Trieste Ferneti e Busto Arsizio, l'interporto - Centro ingrosso di Pordenone e l'autoporto di Gorizia.

L'elaborazione degli indici e l'analisi dei risultati ha permesso di trarre alcune considerazioni importanti sull'attuale rete di porti ed infrastrutture logistiche presenti nell'area triestina:

- lo scalo giuliano è tra i primi rispetto alle caratteristiche fisiche dei porti analizzati. Le variabili fisiche - come la profondità dei fondali - influenzano positivamente le potenzialità di attrazione di nuovi traffici;
- il porto di Trieste risulta penalizzato rispetto all'operatività del terminal container. Dalle informazioni raccolte il dato sembra essere influenzato non tanto dal numero di teu movimentati ogni anno quanto piuttosto dalle attrezzature che evidenziano una operatività inferiore a quella ad esempio del porto di La Spezia o Ravenna;
- il terminal intermodale di Ferneti è un'infrastruttura di riferimento per i traffici transfrontalieri che interessano non solo la provincia, ma anche l'intero Friuli Venezia Giulia. I dati di traffico evidenziano un trend annuale positivo nonostante il periodo di crisi che caratterizza la nostra economia, a significare che i paesi dell'Est Europa costituiscono un mercato in movimento e con buone potenzialità. I suoi indici di performance risultano buoni se paragonati con quelli del terminal intermodale di Busto Arsizio. L'avvio del servizio intermodale su ferro nei primi mesi del 2013 (di cui non si è potuto tenere conto in questo studio) avrà, poi, certamente ricadute positive sulle performance di tale infrastruttura;
- nel panorama delle province italiane Trieste si presenta come un territorio molto dinamico dal punto di vista economico e con una buona dotazione di infrastrutture di trasporto, tenendo conto anche della limitata estensione territoriale. Il valore dell'indice potrebbe essere ancora migliorato incrementando la quantità di merci che viene spostata via treno, considerando anche la disponibilità di infrastrutture intermodali a breve distanza tra loro (Interporto di Cervignano del Friuli e terminal Intermodale di Ferneti).

Il calcolo degli indici di performance e le conseguenti evidenze rappresentano il punto di partenza per lo sviluppo futuro di un'analisi che approfondisca ulteriormente i fattori di successo per una migliore efficienza e gestione delle catene logistiche della provincia. Sulla base di questi strumenti di analisi la Camera di commercio è in grado di intervenire sui punti di debolezza e dell'organizzazione logistica del territorio al fine di convertirli in opportunità di crescita.

In un quadro evolutivo complesso ed in costante movimento, l'individuazione degli interventi di breve - medio periodo non può prescindere dalla valutazione di quei fattori che determinano il contesto in cui un'infrastruttura si trova ad operare: ad esempio, le variazioni dei flussi commerciali in rapporto all'andamento dei principali mercati europei e mondiali, la collocazione dell'Italia in funzione delle principali rotte di traffico nel Mediterraneo e degli itinerari terrestri. A questo si aggiunge la capacità delle TEN-T Network di razionalizzare e reindirizzare il traffico merci e passeggeri verso modalità alternative e verso hub e mercati più accessibili e competitivi.

INFRASTRUTTURE E CONNETTIVITÀ IN LOMBARDIA

a cura di

Sergio Valentini

Direttore Promozione e Sviluppo dei
Territori di Unioncamere Lombardia

Il posizionamento regionale
lombardo per attrattività e
infrastrutture:
analisi e confronti con le
aree europee concorrenti
I PARTE

Sono numerosi gli studi che collegano gli investimenti di tipo infrastrutturale all'impatto positivo sulle attività economiche, meno diffusi però sono i confronti tra l'effettiva dotazione di infrastrutture per la mobilità, sia di persone che per il trasporto merci, rispetto alla capacità attrattiva dei sistemi economici locali. Eppure in tutti i principali studi sul posizionamento competitivo delle nazioni, o comunque delle aree territoriali variamente definite, il parametro della effettiva disponibilità di infrastrutture, della capacità degli snodi per la mobilità di servire gli interessi di imprese e cittadini e del livello di efficienza o saturazione è sicuramente tra quelli più importanti.

Una insufficiente disponibilità infrastrutturale, infatti, si riflette necessariamente in diseconomie di scala aziendali e collettive, poiché nella migliore delle ipotesi genera costi aggiuntivi per svolgere le stesse attività, mentre nella peggiore delle ipotesi le limita o addirittura impedisce. Basti pensare alla sistematica congestione

che si verifica ancora in occasione di alcuni eventi fieristici internazionali di richiamo, sebbene questi siano ampiamente programmati per tempo, previsti, e si svolgano in sistemi metropolitani abituati a gestire afflussi di milioni di visitatori: è il caso della “débacle” infrastrutturale di Parigi in occasione di SIAL, ampiamente lamentata dagli operatori, che fatalmente si riflette sulla credibilità dell’organizzazione complessiva. Ma analoghe valutazioni possono farsi per le difficoltà che in misura crescente si verificano proprio in occasione del lancio di nuovi progetti o snodi infrastrutturali – in primis quelli aeroportuali – che hanno fatto notizia in tutto il mondo. I problemi sperimentati nell’ormai lontana inaugurazione dell’Aeroporto di Milano Malpensa impallidiscono rispetto al vero e proprio disastro della nuova pista di Londra Heathrow, mentre i ritardi di consegna pur inaccettabili in altre opere similari sono una inezia rispetto alla più volte annunciata e annullata apertura del nuovo polo aeroportuale di Berlino.

Insomma, **nello sviluppo infrastrutturale anche in Italia abbiamo esempi di buone prassi evolutive** che sebbene non abbiano potuto avvalersi di investimenti rilevanti e paragonabili a quelli fatti – non sempre oculatamente – nei decenni passati, **riescono comunque a integrare un sistema logistico complesso in aree fortemente antropizzate permettendone l’evolvere in linea con le esigenze di tutti.** Diventa allora importante mappare e tracciare questi andamenti, raffrontandoli con quelli di aree comparabili in ambito europeo, per poter tracciare l’eventuale deficit di competitività infrastrutturale, consentendo così ai decisori di valutare le ipotesi di intervento e “cantierarle” – in senso etimologico - per tempo.

È da questa esigenza che **nascono nel 2006 gli osservatori di Unioncamere Lombardia**, dapprima focalizzati sul traffico aereo – per valutare e intervenire sulle dinamiche conseguenti alla costruzione di un sistema aeroportuale complesso e multipolare – che si sono progressivamente estesi nella loro analisi alla vera e propria connettività, intercettando tempestivamente fenomeni estremamente rilevanti.

Dal 2012 infatti, l’analisi degli “Osservatori regionali di connettività in Lombardia” commissionati da Unioncamere Lombardia **raffronta la connettività di tipo aereo con quella dei flussi ferroviari a medio raggio e alta velocità/capacità**, a fronte della sostituibilità tra i due servizi di trasporto che di fatto mette in diretta concorrenza tra loro due modalità di trasporto in precedenza considerate come alternative e disgiunte per caratteristiche di costo, tempi di percorrenza ed efficienza. Da quest’anno l’analisi si è arricchita di un nuovo, innovativo, approccio nella comparazione dei risultati di connettività e trasporto e nella definizione dei relativi indicatori di confronto. Considerata infatti la peculiarità del contesto imprenditoriale italiano, che vive non solo di grandi poli di attrattività (come è il caso degli altri stati nazionali europei i precedentemente citati casi di Londra per il Regno Unito, Parigi per la Francia, Berlino per la Germania), ma anche di centri di medie dimensioni che non sfigurano affatto in termini di importanza relativa rispetto

alle loro dimensioni, frutto di un sistema di localizzazione economica territoriale del tutto peculiare e caratteristico del nostro Paese, composto di Piccole e Medie Imprese (PMI), si è sperimentato un set di indicatori che “pesano” la connettività territoriale su base regionale e non solo sul polo metropolitano di Milano.

Nel lavoro realizzato per Unioncamere Lombardia da TRT Trasporti e Territorio Srl¹ e appena presentato al pubblico e alla stampa, l’area economica lombarda è stata messa a diretto confronto con quattro aree metropolitane europee espressioni di altrettante capitali politiche ed economiche (Londra, Parigi, Berlino/Brandeburgo e Bruxelles) e inserita in un “panel” di quattro aree espressioni di altrettante capitali “economiche”: Milano/Lombardia, Amsterdam/Olanda, Barcellona/Catalogna e Francoforte/Assia.

Questi otto poli economici e di attrattività, con popolazione variabile tra un minimo di quasi 4 milioni di abitanti (Assia e Francoforte) e un massimo di 17 e mezzo (per Londra metropolitana) costituiscono il vero e proprio traino economico dei rispettivi Paesi e con essi dell’economia europea. È allora rilevante per il sistema economico lombardo confrontarsi con dati certi e significativi sul proprio posizionamento, mirando a “competitor” forti e strutturati, con i quali le imprese si confrontano quotidianamente.

L’analisi ha riguardato la **connettività della Lombardia sia ferroviaria che aerea**: in questo numero di Trail Informa, si riportano i risultati relativi alla modalità terrestre, rimandando alla prossima uscita per le evidenze relative alla modalità aerea e per le prime conclusioni dedotte dagli osservatori in oggetto.

INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA PASSEGGERI E MERCI

Gli indicatori di mobilità ferroviaria così elaborati per i passeggeri rilevano l’accessibilità potenziale e il numero di abitanti (popolazione) raggiungibili con **servizi di lunga percorrenza entro 4 ore dalla partenza**. Anche se questo primo indicatore di connettività è influenzato dalla densità di distribuzione delle aree metropolitane europee nelle vicinanze della città/regione capoluogo, è comunque un buon indicatore della esposizione dei centri a flussi informativi, economici, tecnologici e immateriali, che tipicamente accompagnano la mobilità delle persone, unitamente alla attrattività di tipo turistico che crea anch’essa valore sul territorio. A fronte di un elevato numero indice, si rileva quindi una maggiore possibilità di sfruttare flussi di connettività legati alla mobilità delle persone, con impatto positivo su tutto il sistema territoriale.

I risultati per la accessibilità ferroviaria passeggeri calcolando il numero di abitanti raggiungibili in Europa entro 4 ore (incluse le percorrenze da/per stazioni ferroviarie) sono i seguenti.

Accessibilità ferroviaria dei passeggeri

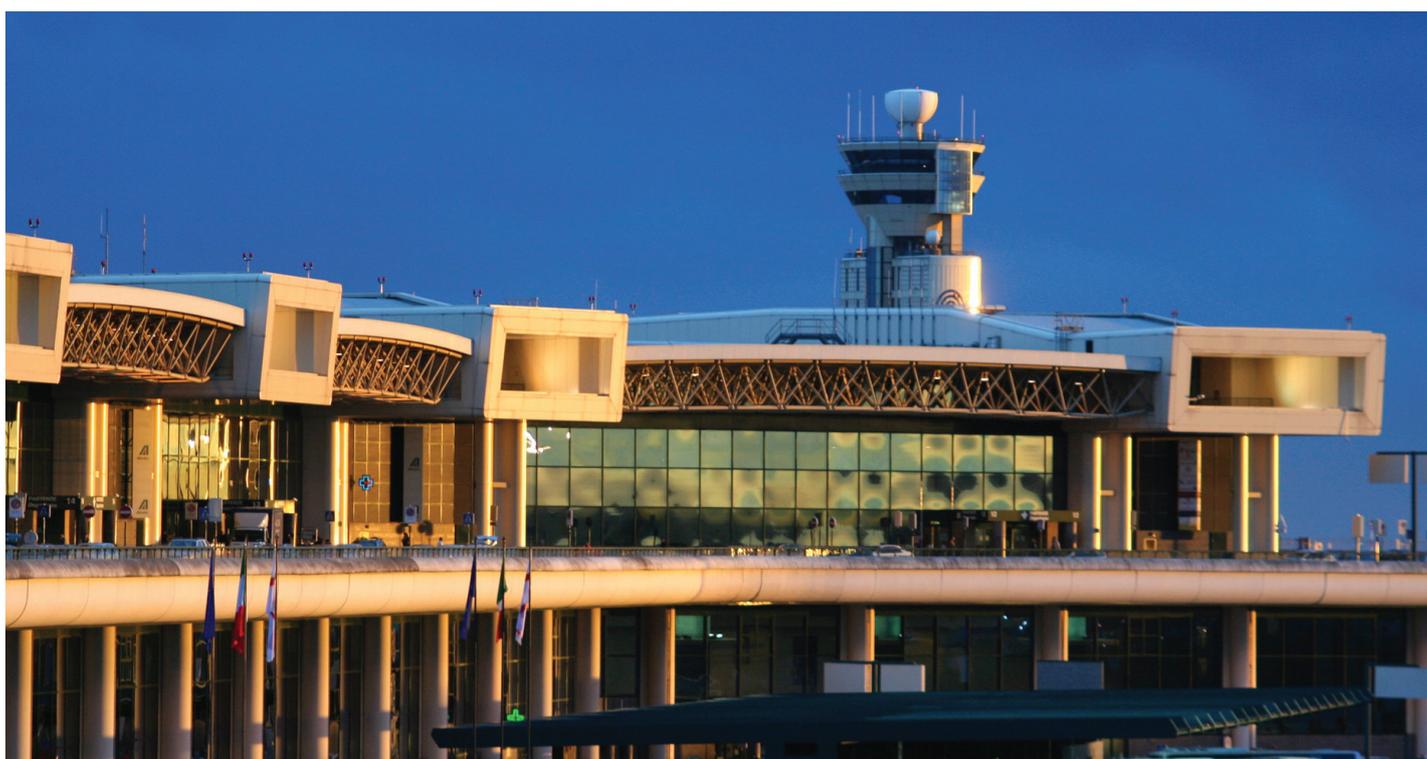
Area	Numero indice di connettività ferroviaria merci
Parigi	2,05
Bruxelles	1,52
Londra	1,05
Amsterdam/Olanda	0,95
Francoforte/Assia	0,84
Milano/Lombardia	0,62
Barcellona/Catalogna	0,57
Berlino	0,39

Rapporto Connettività 2013 – Unioncamere Lombardia/TRT

Ne risulta che dalla Lombardia con collegamenti ferroviari di lunga percorrenza, entro quattro ore dalla partenza sono raggiungibili circa 10 milioni di cittadini europei, con un livello di connettività inferiore alla media delle regioni in analisi, legato alla posizione sicuramente meno centrale di altre aree nord europee, ma anche a una maggiore lentezza dei trasferimenti dai punti periferici della regione al terminal (Milano) dei servizi di lunga percorrenza, che a sua volta offre un "range" limitato

di destinazioni pur a fronte di una velocità elevata. Anche empiricamente i risultati appaiono robusti, visto che tutto il traffico ferroviario con l'estero da e per la Lombardia ha subito nel tempo una progressiva contrazione e riduzione di frequenze in tratte strategiche (ad esempio verso Parigi, Zurigo, Monaco), generando così i risultati sopra sintetizzati.

L'effetto dell'inaugurazione della linea di alta velocità Milano-Roma e la sua sostituibilità con il precedente regime di pressoché monopolio aereo è stato particolarmente dirompente. Dal 2008 – anno di inaugurazione del primo collegamento al di sotto delle 4 ore di percorrenza – a oggi i prezzi sono scesi e la presenza di due operatori in regime di concorrenza ha fortemente compresso i costi, con un impatto che si è sommato alla alta velocità dei collegamenti ferroviari rispetto ai concorrenti aerei: così **dal 2008 al 2011 il traffico aereo passeggeri tra Linate e Fiumicino è crollato da 2,5 a 1,5 milioni di passeggeri**. L'ulteriore prossima riduzione dei tempi di percorrenza ferroviari su questa tratta dovrebbe portare a una ancor maggiore sostituibilità del treno rispetto all'aereo, visto che quest'ultimo ha ormai un vantaggio solo marginale sui treni ad alta velocità. Sono ancora in parte non stimabili gli impatti di una recente, ulteriore evoluzione del quadro strategico in tema di attrattività: l'innovativa sperimentazione del "chartering" di convogli alta velocità che Fiera Milano ha sperimentato a partire da gennaio 2013 con Trenitalia in forma gratuita. Per la prima volta in questo caso si è messo a disposizione degli operatori di mercato un convoglio Frecciarossa per i visitatori "business" della manifestazione "Mido" con partenza da Roma Termini, tappa a Firenze e a Bologna e arrivo direttamente alla stazione di Rho-Fiera Milano, con ritorno in serata, prenotabile online. Nel 2013 l'iniziativa è stata estesa a dodici mostre ospitate a Fiera Milano, con la possibilità per i visitatori di recarsi



a piedi ai padiglioni: caso unico in Italia che mette in luce come le soluzioni di mobilità sostenibile siano realmente percorribili, soprattutto per eventi importanti che generano in pochi giorni afflussi elevati di passeggeri e visitatori.

Il quadro di relativo ritardo nel contesto europeo cambia radicalmente, in positivo per il territorio lombardo, se dalla analisi della connettività ferroviaria passeggeri si passa alla connettività delle merci, sempre su rotaia. Calcolato come valore complessivo del PIL delle regioni europee raggiungibili entro il giorno successivo alla partenza del treno, il valore dell'indice misura la possibilità delle imprese di sfruttare trasporti ferroviari a medio raggio e vede Milano e la Lombardia in cima ai raffronti con le altre aree europee.

Il risultato è in parte sorprendente: infatti, se Parigi sconta una logistica incentrata sulla Francia e Barcellona la sua posizione defilata geograficamente, questi parametri pongono la Lombardia in posizione nettamente migliore di aree a localizzazione ben più centrale nel contesto europeo come il Benelux e la Germania. **Si conferma la posizione di Milano come principale polo meridionale per il sistema europeo di servizi ferroviari merci, con circa 24 milioni di tonnellate trasportate/anno**, anche se occorre ricordare che circa il 90% delle merci movimentate in Lombardia viaggia ancora su gomma.

Il trasporto intermodale rappresenta circa due terzi delle merci movimentate su treno, insistendo prevalentemente sulla gronda Ovest (appoggiandosi sui terminal di Busto Arsizio e Novara). Per sfruttare appieno il posizionamento strategico della Lombardia per il trasporto intermodale, all'incrocio di direttrici Nord Sud ed Est Ovest e con la contestuale presenza di forte richiesta e generazione di domanda, sarà necessario però nel prossimo futuro passare da interventi "tattici" di breve respiro a costi limitati, a investimenti più strategici e impegnativi.

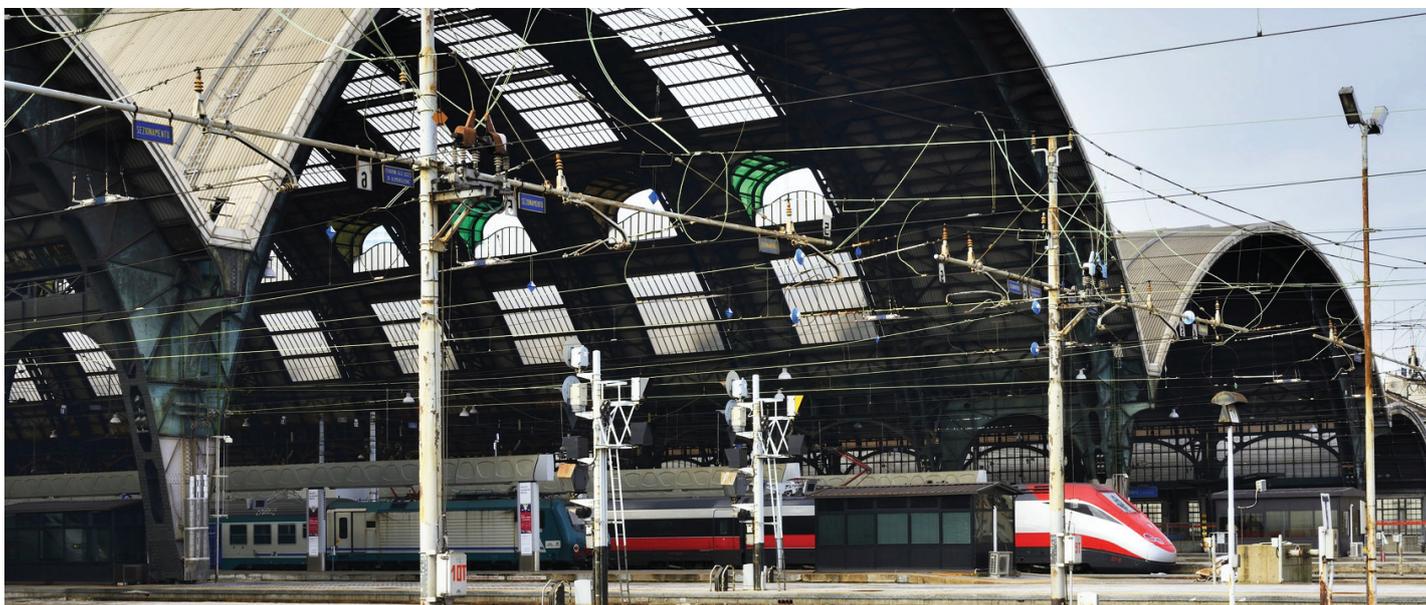
L'attuale mancanza di una piattaforma di appoggio sulla gronda Est e i flussi di traffico estremamente impegnativi che saranno generati entro il 2020 dall'apertura delle direttrici ferroviarie del Ceneri e del Gottardo (con contestuale limitazione del corrispondente traffico su gomma) andrà ben oltre la saturazione della attuale offerta logistica nel trasporto combinato.

Accessibilità ferroviaria delle merci

Area	Numero indice di connettività ferroviaria merci
Milano/Lombardia	1,78
Bruxelles	1,48
Amsterdam/Olanda	1,43
Londra	1,00
Francoforte/Assia	0,83
Parigi	0,68
Barcellona/Catalogna	0,57
Berlino	0,23

Rapporto Connettività 2013 – Unioncamere Lombardia/TRT

¹ "Analisi di accessibilità e connettività per i trasporti a medio e lungo raggio in Lombardia", Unioncamere Lombardia/TRT Trasporti e Territorio, Milano Aprile 2013. I rapporti sono scaricabili gratuitamente dal sito www.trail.unioncamerelombardia.it che riporta anche gli aggiornamenti sulle evoluzioni infrastrutturali in Lombardia in tempo pressoché reale.



TRAFFICO AUTOSTRADALE

UN 2011 ANCORA IN FLESSIONE



Aiscat fotografa un'Italia ancora in crisi con il traffico in diminuzione per i comparti veicolari leggero e pesante.

Riduzione dei veicoli alle barriere. Flessione della vendita dei carburanti a causa del continuo aumento dei costi e segno "meno" per gli autogrill. Questi sono gli effetti della crisi strutturale che sta attraversando l'Italia da qualche anno e che ha colpito anche il traffico autostradale.

Il 2011 difatti, riflette il perdurare delle condizioni di crisi dell'economia nazionale ed internazionale, registrando sulla rete autostradale un calo rispetto al 2010, seppur limitato, dei volumi di traffico complessivi. In particolare tale calo è dovuto al decremento della componente veicolare leggera, a fronte di un andamento del traffico pesante sostanzialmente attestatosi sugli stessi livelli dell'anno precedente.

A livello di area geografica è il Centro – Sud ad avere la maggiore flessione (-2,5%), mentre a livello di singola tratta i minori volumi di traffico si sono registrati sulla:

- **A5 Torino - Ivrea - Quincinetto** (-3,1%);
- **A32 Torino - Bardonecchia** (-2,8%);
- **A25 Roma - Pescara (tratto Torano - Pescara)** (-3,8%);
- **A24 Roma - L'Aquila - Teramo (tratto Torano - Teramo)** (-4,7%);
- **A14 Pescara - Lanciano** (-3,4%);
- **A14 Lanciano - Canosa e A20 Messina - Palermo** (-5,5%);

- **A16 Napoli - Canosa** (- 4,7%);
 - **A14 Canosa - Bari - Taranto** (-6,5%);
 - **A56 Tangenziale di Napoli e A3 Napoli - Salerno** (-3,7%).
- In controtendenza la **A27 Mestre -Belluno (Pian di Vedoia)**, la **A4 Mestre - Trieste (con dir Palmanova - Udine e Portogruaro - Conegliano)** e la **Milano - Brescia** che fanno registrare rispettivamente un +6,6%, un +1,7% e un +1,2%.

Prendendo in considerazione gli ultimi 5 anni, il **traffico pesante** registra un evidente calo che incide notevolmente sulla tendenza negativa del traffico complessivo. Sono il 2008 e il 2009 gli anni bui del trasporto delle merci: 18.211,33 milioni di veicoli/km nel 2009 contro i 19.777,46 milioni di veicoli/km transitati nel 2008, una riduzione del 7,9%, e una flessione dell'1,9% tra il 2007 e il 2008 dovute sicuramente alla crisi economica generalizzata ma anche alle agitazioni sindacali nel comparto dell'autotrasporto e al forte rincaro dei prodotti petroliferi.

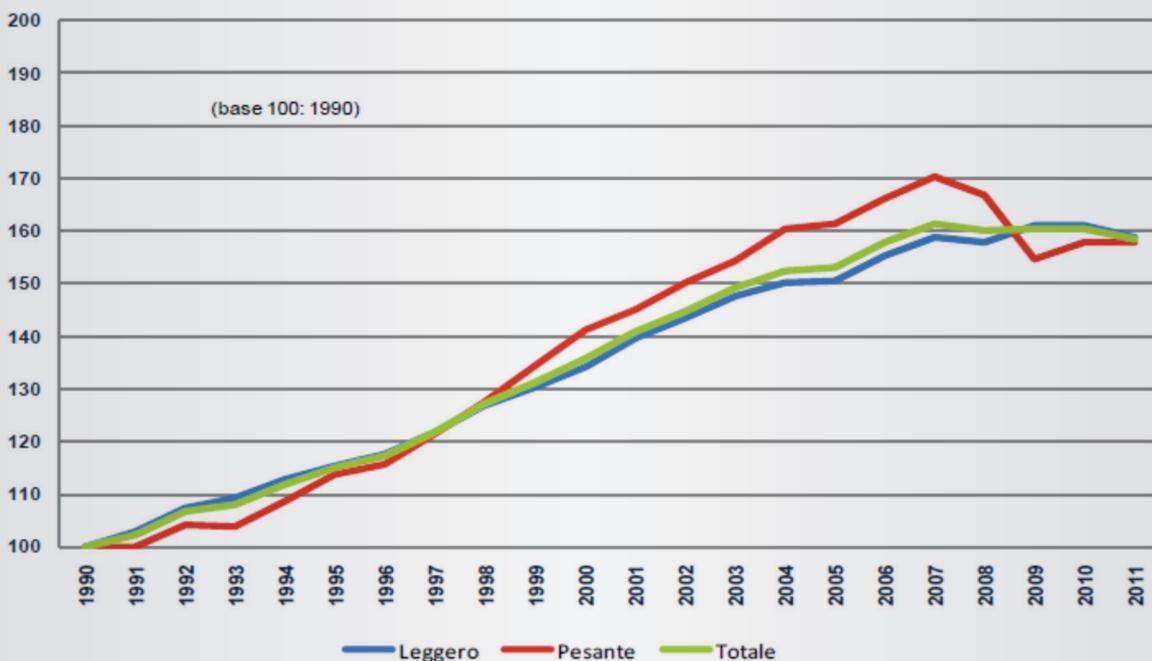
Rispetto ai **veicoli effettivi medi giornalieri**, la tratta autostradale maggiormente percorsa è la **Brescia - Padova** con 289.959 veicoli complessivi, asse che insieme alle tratte **Bologna - Padova** e **Mestre - Belluno** subirà, dal 1° maggio, un aumento del 4% delle tariffe autostradali. La riduzione del traffico automobilistico, difatti, ha comportato una riduzione degli introiti percepiti dalle società di gestione e di conseguenza

una riduzione delle risorse disponibili per completare gli investimenti e le manutenzioni programmate sulle singole tratte autostradali. Di qui la necessità da parte del Governo di aumentarne le tariffe.

Nel Nord Est, una delle macroaree più importanti dell'economia italiana, l'autostrada con il maggior numero di veicoli circolanti, siano essi autovetture, autocarri, motrici, autotreni, autoarticolati o autosnodati, è l'**A14 Bologna - Ancona** con 279.478 veicoli effettivi medi giornalieri, mentre la tratta che ha visto aumentare il numero dei veicoli dal 2010 al 2011 è l'**A4 Padova - Mestre** che registra un +30%.

Nel Centro Italia si segnala l'**A1 Roma - Napoli** sulla quale transitano 237.715 veicoli complessivi medi, ma è la **A1 Firenze - Roma** ad avere il primato per il numero di veicoli pesanti transitati nel 2011 con quasi 48 mila autocarri e autoarticolati. Pur registrando nell'ultimo anno una flessione del 3,7%, al Sud la **Tangenziale di Napoli** è la tratta più utilizzata con poco più di 228 mila veicoli effettivi medi giornalieri, mentre l'**A20** è l'autostrada utilizzata soprattutto dai veicoli pesanti con quasi 65 mila veicoli, arteria di fondamentale importanza perché collega Palermo a Messina necessaria soprattutto per chi deve andare in Calabria o in altre regioni.

Traffico autostradale: valori indici nel periodo 1990-2011



Elaborazione Uniontrasporti su dati AISCAT

Traffico autostradale, veicoli teorici medi giornalieri e veicoli-km. Anno 2011

Autostrade e traforo	lunghezza	Veicoli teorici medi giornalieri			Veicoli-km		
	Km	Leggeri	Pesanti	Totale	Leggeri	Pesanti	Totale
		N°			in milioni		
Trafo M. Bianco	5,8	3.409	1.704	5.113	7,2	3,6	11
Trafo G. S. Bernardo	12,8	1.552	172	1.724	7,3	0,8	8
Trafo Frejus	6,8	2.430	2.064	4.494	6	5,1	11
Sarre-Trafo M Bianco	32,4	7.346	2.657	10.003	85,7	31	117
Torino-Bardonecchia	75,7	17.084	6.314	23.398	234,4	87	321
Quincinetto-Aosta	59,5	23.154	5.288	28.442	306,8	83	390
Torino-Ivrea-Quincinetto	51,2	34.988	7.185	42.173	329,6	60,3	390
Ivrea-Santhià	23,6	14.941	3.906	18.847	117,1	31,7	149
Asti-Cuneo	39,4	12.484	4.048	16.532	68,2	23,2	91
Torino-Savona	130,9	44.768	9.736	54.504	799	168,8	968
(GE) Voltri - Gravello Toce (1)	83,7	48.429	13.974	62.403	842,4	252,8	1.095
(GE) Voltri - Gravello Toce (2)	161,2	58.216	14.067	72.283	829,3	209,7	1.039
Milano-Varese e Lainate Como-Chiasso	77,7	72.061	12.464	84.525	2.043,70	353,5	2.397
Diramazione A8/A26	24	48.898	8.696	57.594	428,3	76,2	505
Milano-Serravalle	86,3	40.990	9.206	50.196	1.291,20	290	1.581
Genova-Serravalle	50	27.993	7.002	34.995	510,9	127,8	639
Milano-Bologna	192,1	61.689	21.441	83.130	4.325,40	1.503,40	5.829
Brennero - Modena (3)	224	28.543	10.855	39.398	2.333,70	887,5	3.221
Brennero - Modena (4)	90	31.335	11.939	43.274	1.029,40	392,2	1.422
Trento - Vicenza - Rovigo (5)	36,4	17.228	4.937	22.165	228,9	65,6	295
Parma-La Spezia	101	17.881	5.651	23.532	659,2	208,3	868
Bologna-Padova	127,3	33.064	11.598	44.662	1.536,30	538,9	2.075
Bologna-Ancona	236	48.370	15.780	64.150	4.166,60	1.359,30	5.526
Raccordo di Ravenna	29,3	13.849	3.915	17.764	148,1	41,9	190
Torino-Milano	127	37.196	11.952	49.148	1.769,00	568,4	2.337
Milano-Brescia	93,5	86.566	26.327	112.893	2.954,30	898,5	3.853
Brescia-Padova	146,1	67.677	25.529	93.206	3.609,00	1.361,40	4.970
A4 (6) e A57 (7)	55,6	5.234	12.155	17.389	854,8	310,4	1.165
(VE) Mestre - Trieste (8)	193,2	26.703	10.714	37.417	1.882,80	755	2.638
Mestre-Belluno (Pian di Vedoia)	82,2	19.671	4.002	23.673	590,2	120,1	710
Udine-Tarvisio	101,2	11.279	4.602	15.881	416,6	170	587
Torino-Piacenza	164,9	23.521	10.835	34.356	1.431,80	659,5	2.091
Piacenza-Brescia e dir. per Fiorenzuola	88,6	2.517	12.215	14.732	695,8	334	1.030
Ventimiglia-Savona	113,3	24.986	6.745	31.731	1.033,40	278,9	1.312
Savona-Genova	45,5	45.932	9.714	55.646	762,8	161,3	924
Genova-Sestri Levante	48,7	43.585	7.807	51.392	774,8	138,8	914
Sestri L. - Livorno (9)	154,9	28.300	7.083	35.383	1.600,00	401	2.001
Livorno - Civitavecchia (10)	37,9	15.071	3.227	18.298	197,3	42,2	240
Bologna-Firenze	91,1	37.617	15.764	53.381	1.250,80	524,2	1.775
Firenze-Pisa N.	81,7	44.632	8.816	53.448	1.330,90	262,9	1.594
Firenze-Roma	273	38.248	12.932	51.180	3.811,20	1.288,60	5.100
Collegamento Firenze-Roma e Roma-Napoli	45,3	25.640	10.397	36.037	423,9	171,9	596
Roma-Civitavecchia	65,4	25.879	4.195	30.074	617,8	100,1	718
Roma-L'Aquila-Teramo e Roma-Pescara (tratto Roma-Torano)	79,5	39.320	5.257	44.577	1.141,00	152,6	1.294
Roma-Pescara (tratto Torano-Pescara)	114,9	12.265	2.565	14.830	514,4	107,6	622
Roma-L'Aquila-Teramo e Roma-Pescara (tratto Torano-Teramo)	87	11.924	2.024	13.948	378,6	64,3	443
Ancona-Pescara	133,8	31.601	10.614	42.215	1.543,30	518,4	2.062
Roma-Napoli	202	54.438	13.449	67.887	4.013,70	991,6	5.005
Caserta-Nola-Salerno	55,3	33.048	9.478	42.526	667	191,3	858
Napoli-Canosa	172,3	18.582	4.304	22.886	1.168,60	270,7	1.439
Pescara-Lanciano	49,7	25.154	847	26.001	456,3	153,2	610
Lanciano-Canosa	189,6	13.743	4.640	18.383	951	321,1	1.272
Canosa-Bari-Taranto	143	12.331	2.801	15.132	643,6	146,2	790
Tangenziale di Napoli	20,2	122.862	11.121	133.983	905,9	82	988
Napoli-Salerno	51,6	71.167	7.553	78.720	1.340,40	142,2	1.483
Messina-Catania	76,8	25.683	4.298	29.981	719,9	120,5	840
Messina-Palermo	181,8	11.846	1.979	13.825	786,1	131,3	917
TOTALE	5.523,70	31.549,00	9.301,00	40.850,00	63.604,90	18.752,20	82.357,10

(1) (tratto Voltri - Alessandria e racc. con A7)

(2) (tratto Alessandria - Gravello e collegto con Santhià)

(3) (tratto Brennero - Verona)

(4) (tratto Verona - Modena)

(5) (tratto Vicenza - Piovene - Rocchette)

(6) (da Padova est a intercon. est con A57)

(7) (da intercon. ovest con A4 a barriera di Ve Mestre)

(8) (con dir Palmanova - Udine e Portogruaro - Conegliano)

(9) (con dir. Da Viareggio per Lucca e Fornola - La Spezia)

(10) (tratto Livorno - Rosignano M.)

MOSÉ RENZI

DIRETTORE GENERALE DI INTERPORTO VAL PESCARA SPA

a cura di

Elisabetta Martello

Project Manager di Uniontrasporti



L'interporto d'Abruzzo per promuovere la diversione modale scommette sulla rete d'impresa degli operatori del trasporto, strutturando un processo per agevolare il cambiamento delle organizzazioni oggi totalmente sbilanciate verso la monodalità stradale.

1. *Qual è il grado di infrastrutturazione del territorio abruzzese e come si colloca in tale compendio un interporto? Qual è la vera ragion d'essere di un interporto?*

L'Abruzzo è un territorio discretamente infrastrutturato, a cui mancava un nodo di scambio modale in grado di facilitare l'inserimento delle imprese nelle logiche dei mercati mondiali. A fronte di una crescente globalizzazione dell'economia tale carenza infrastrutturale avrebbe rappresentato un gap di competitività ed attrattività che andava assolutamente colmato. In questo bisogna dare atto che la politica ha saputo interpretare le dinamiche sociali ed economiche, generatrici di fabbisogni trasportistici, realizzando un'infrastruttura oggi in grado di rispondere in maniera adeguata a tali richieste. L'unico rammarico è quello della dilatazione dei tempi con cui il sistema è venuto a compimento, ampiamente nella media per un procedimento tecnico-burocratico complesso che ha portato all'antropizzazione di un'area molto vasta, come quella su cui insiste l'infrastruttura, che ne potrebbe condizionare

l'avvio in esercizio. La fase di start-up è coincidente ad una fase di congiuntura economica molto difficile che si ripercuote sui piani strategici.

Il compito di questa infrastruttura è quello di integrare e razionalizzare flussi di traffico coerentemente con gli obiettivi di efficienza logistica ed eco compatibilità. Deve contribuire a ridurre il numero di mezzi pesanti circolanti e soprattutto deve promuovere e sviluppare la diversione modale delle merci, favorendo un travaso dalla modalità stradale a quella ferroviaria, attraverso l'impiego di tecniche di inoltro intermodali. Aggiungerei che la concentrazione dell'offerta logistica in questo tipo di piattaforma potrebbe contribuire significativamente alla riqualificazione urbanistica di alcune aree, più consona alle esigenze dei tempi moderni. In questo però devo evidenziare che a tutt'oggi manca una programmazione urbanistica e territoriale che vada in questa direzione. Ovviamente è un tema che trasversalmente interessa tutti i livelli della politica.

2. Avete svariati compiti, ci spiega come si coniuga la doppia anima, pubblica e privata?

L'Interporto d'Abruzzo è una infrastruttura ibrida. Nata su iniziativa delle Camere di commercio, nel pieno adempimento del mandato di promozione dello sviluppo economico territoriale, era stata originariamente ipotizzata la costituzione di una società mista in cui la Regione Abruzzo avrebbe dovuto avere una partecipazione nel capitale sociale insieme ad altri enti. Con l'evolversi del progetto, anticipando le nuove politiche propugnate per supportare gli investimenti infrastrutturali in un periodo contrassegnato dalla drastica razionalizzazione della spesa pubblica, si è in seguito optato per un partenariato pubblico-privato, concretizzatosi con un progetto di finanza. Oggi il soggetto gestore è un concessionario che attraverso il cofinanziamento delle opere di ampliamento e completamento del sistema interportuale ha ottenuto la gestione ultradecennale dell'intero complesso immobiliare. In poche parole un soggetto di natura privata che si interfaccia con l'ente Regione, quest'ultima detentrica di una nuda proprietà, fino alla cessazione del gravame concessorio.

a reddito, attraverso un procedimento ad evidenza pubblica, alcuni immobili logistici, ma in seguito si sono registrate risoluzioni dei contratti di locazione. Nei primi anni del 2000 l'economia produttiva alimentava importanti volumi e quindi anche la domanda di esternalizzazione di servizi logistici ne beneficiava. Nel periodo a cavallo fra il 2007 ed il 2008 la crisi ha iniziato a far sentire i propri effetti ed una delle leve su cui si è agito per fronteggiarla, razionalizzando i costi, è stata la funzione logistica. Sono state cambiate le logiche produttive, prediligendo quelle pull per eliminare gli over-stock, si è intervenuti sulla riorganizzazione degli spazi interni degli opifici, aumentando l'indice di saturazione delle diverse aree logiche di magazzino, sulle reti di distribuzione, insomma è cambiato il modello logistico produttivo-distributivo.

L'infrastruttura in quegli anni era micro dotata, non aveva un raccordo ferroviario di allaccio alla rete nazionale, ma soprattutto non offriva soluzioni a valore aggiunto agli insediati. In quel momento abbiamo capito che dovevamo far progredire l'offerta e renderla ancor più qualitativa per affrontare le nuove sfide del mercato. Ci siamo dunque concentrati sulla

Gli asset dell'Infrastruttura

960.000 mq	superficie complessiva
65.000 mq	yard terminal ferroviario (2 piazzali intermodali)
15.000 mq	area di sosta annessa al terminal
312.000 mq	area dedicata alla logistica
77.600 mq	magazzini logistica
11.000 mq	uffici (2 palazzine+uffici operativi ubicati all'interno dei magazzini)

Direi che in questo l'Interporto d'Abruzzo è un'infrastruttura molto all'avanguardia. La logistica pubblica ha creato le premesse affinché si generasse il ciclo virtuoso della logistica privata, e non poteva essere diversamente visti gli investimenti da mettere in campo per la realizzazione di una piattaforma di questa portata, ma nella fase terminale ha individuato un soggetto gestore in grado di organizzare e gestire la governance e di assicurare quella professionalità e flessibilità commerciale che il mercato esige.

3. Lei è Direttore Generale dal 2009 e membro del consiglio d'amministrazione della società Interporto Val Pescara SpA dal 2012. Com'è progredito il progetto in questo periodo?

Prima del mio arrivo, l'interporto d'Abruzzo aveva già messo

reingegnerizzazione delle opere che ci apprestavamo a cantierare, con la consapevolezza che dovevamo realizzare un complesso funzionale alle esigenze della logistica moderna, e ci siamo strutturati per offrire soluzione a valore aggiunto ai nuovi conduttori, tra cui quella strategica di poter utilizzare l'intermodalità, concretizzatasi con la messa in esercizio del raccordo negli ultimi mesi del 2012.

Oggi possiamo vantare un complesso immobiliare che, oltre ad annoverare magazzini di classe A con un elevato livello di sicurezza, garantito dalle telecamere per la video-sorveglianza digitalizzata e dai varchi di ingresso ed uscita su cui insistono sistemi per il tracciamento dei traffici di afflusso e deflusso, ha un'infrastruttura tecnologica all'avanguardia, un terminal ferroviario multipurpose in grado di erogare servizi dell'ultimo miglio sia per merci unitizzate che alla rinfusa, ma soprattutto

clienti che, grazie alla flessibilità e alla modulabilità della piattaforma, hanno aumentato il loro volume di affari.

4. *Passiamo alla gestione operativa dell'interporto. Ci spiega come siete organizzati?*

Abbiamo due business unit. La società Intermodale s.r.l., che come accennavo prima è il concessionario con cui si è dato vita al progetto di finanza, cura gli aspetti tecnici inerenti alla progettazione, realizzazione e gestione delle opere di ingegneria civile, mentre un'altra si occupa dell'organizzazione e della gestione operativa. Con l'entrata in esercizio del sistema 'Interporto d'Abruzzo' all'organo di gestione 'Interporto Val Pescara SpA' che presso lo scalo cura la programmazione e, con l'ausilio di appositi nuclei di manovra esternalizzati, l'erogazione dei servizi di terminalizzazione, intendendo sia la manovra ferroviaria di introduzione ed estrazione dei convogli, ma anche le attività di trasbordo necessarie a rendere compatibili le differenti modalità trasporto, verranno affidati anche i servizi di gestione delle aree comuni.

Ad ogni modo l'organizzazione non svolge servizi logistici garantendo invece caratteristiche di neutralità e imparzialità nei servizi dell'ultimo miglio ferroviario.

5. *Su cosa punterete nel prossimo futuro per affrontare in maniera pragmatica il tema della diversione modale?*

Verso la fine del 2012 abbiamo attivato un collegamento ferroviario con lo scalo di Melzo, in seguito sospeso a causa di un portafoglio ordini non sufficiente a garantire la sostenibilità del servizio, che oggi vogliamo assolutamente riattivare. Per perseguire questo obiettivo abbiamo pensato di costituire un contratto di rete con le imprese dell'autotrasporto della nostra Regione che hanno manifestato interesse al tema del modal shift. In pratica la nostra struttura logistica sta supportando le aziende del comparto trasporti e logistica nell'intraprendere un graduale processo di trasformazione del proprio modello organizzativo, mettendo a fattor comune quelle conoscenze multidisciplinari necessarie per far conseguire il raggiungimento di obiettivi strategici, altrimenti fuori portata di ogni singola impresa. Con il contratto di rete si creeranno quelle masse critiche di volume, necessarie ad un sistema massivo come il treno, che agevoleranno la creazione di un servizio, con frequenza ed intensità tali, in grado di assicurare non solo la sostenibilità economica, ma anche di renderlo efficiente e concorrenziale, dal punto di vista del livello di servizio, con la modalità 'all road'. È un progetto su cui crediamo moltissimo e che siamo certi possa avere riflessi positivi anche per la commercializzazione degli spazi logistici. Vogliamo che l'intermodalità sia un servizio efficiente fruibile dagli stessi trasportatori, con cui potranno innovare l'offerta ed essere ancora più competitivi.





LINEA AD ALTA VELOCITÀ NAPOLI – BARI

a cura di

Roberta Delpiano

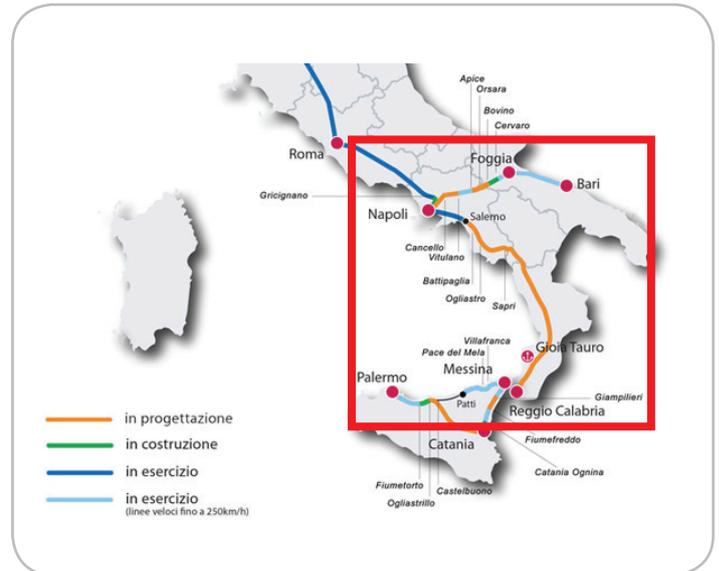
Project Manager di Uniontrasporti

Nell'ambito della complessa strategia di sviluppo che ambisce a mettere a sistema le infrastrutture logistiche della regione Puglia, si colloca il progetto "Puglia Corsara" con i suoi dieci interventi ritenuti strategici e prioritari per il complessivo sistema della mobilità pugliese. Il primo, tra questi interventi, è proprio il collegamento Bari – Napoli.

Il 2 agosto 2012 il ministro per la Coesione territoriale e il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti hanno sottoscritto il CIS – Contratto Istituzionale di Sviluppo, istituito dall'art. 6 del D. Lgs. 88/2011, per la realizzazione della direttrice ferroviaria Napoli - Bari - Lecce - Taranto (inclusa la linea Potenza - Foggia).

L'obiettivo è quello di **massimizzare l'accessibilità territoriale alla rete AC/AV attraverso un coordinamento con i servizi delle linee regionali**, in un numero limitato di nodi ferroviari di interscambio, adeguatamente attrezzati e su cui convergono le linee della rete regionale. Infatti, il successo di questa direttrice di traffico non risiede esclusivamente nell'offrire la possibilità di realizzare collegamenti veloci tra i suoi capisaldi terminali, ma anche nella capacità di interfacciarsi con i nodi ferroviari in cui avviene l'interscambio con la rete dei servizi regionali. In tal modo si vanno a valorizzare gli investimenti già effettuati, quelli attualmente in corso e/o di recente programmazione regionale.

Il progetto ferroviario lungo l'itinerario Napoli - Foggia - Bari fa parte del complesso di opere che ricadono nel grande corridoio europeo di collegamento tra la Finlandia e l'area mediterranea meridionale, il **Corridoio 5 "Helsinki - La Valletta"**, e consiste nella realizzazione di interventi di velocizzazione e potenziamento con caratteristiche AV/AC per consentire la progressiva integrazione del sud-est d'Italia nella rete ad alta velocità italiana. Completati gli interventi di raddoppio nei tratti Vitulano - Apice e Cervaro - Foggia, lungo i restanti 135 km, oggi a singolo binario, è recentemente stato ultimato il raddoppio dei primi 18,5 km del tratto Bovino - Cervaro. Per i progetti di raddoppio delle tratte Cancellò (Napoli) - Frasso Telesino, Frasso Telesino - Vitulano (Benevento), Apice - Orsara sono in corso le procedure di approvazione dei progetti preliminari. L'importanza di quest'opera è evidente soprattutto in termini di **miglioramento dell'accessibilità e dei tempi di percorrenza**: attualmente, per andare da Napoli a Bari è necessario raggiungere Caserta e quindi proseguire per la Puglia con un altro treno, per una durata complessiva del viaggio di quasi 4 ore. Grazie al potenziamento della direttrice, invece, Roma sarà



Rfi SpA

raggiungibile da Bari in 3 ore, con un risparmio di circa 1 ora e mezza, e Napoli da Bari in meno di 2 ore.

Il collegamento ferroviario con Napoli è ritenuto **prioritario sia sul versante del trasporto merci che su quello del trasporto passeggeri**. La funzionalità della riqualificazione e del potenziamento della Napoli - Bari si può leggere sotto tre prospettive:

- **Internazionale:** alla luce di una visione ampiamente condivisa anche dalla Comunità europea, questa infrastruttura, come parte del Corridoio 5, renderà possibile il feederaggio su ferro dal porto di Taranto non solo sulla



Lo stato di avanzamento delle diverse tratte che compongono il progetto della linea Napoli – Bari

Tratte	Stato di attuazione	Ultimazione prevista	Costi M€	Risorse disponibili
Raddoppio Napoli - Canello - Frasso Telesino - Apice - Orsara	PP	Oltre 2015	5.205	31,1 %
Variante Napoli - Canello	PP	2022	813	100 %
Raddoppio Canello - Frasso Telesino	PP	2022	730	100 %
Raddoppio Frasso Telesino - Vitulano	PP	Oltre 2015	986	2,1 %
Raddoppio in variante Apice - Orsara	PP	Oltre 2015	2.676	2,1 %
Raddoppio della linea Caserta - Foggia nel tratto Cervaro - Bovino - Orsara	Lavori in corso	2016	550	100 %
Tratto Cervaro - Bovino (km 6+200 - 29+150)	Lavori in corso	2013	250	100 %
Tratto Bovino - Orsara (km 29+150 - 42+036)	PD	Oltre 2015	300	100 %
Nuovo asse ferroviario Napoli - Bari - Linea AV AC Napoli Bari: completamento e raddoppio Napoli - Canello - Frasso Telesino - Apice - Orsara	<i>Progetto Preliminare</i>	<i>Oltre 2015</i>	<i>5.755</i>	<i>37,7 %</i>

Elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei Deputati, aggiornamento al 30 settembre 2012

dorsale Adriatica, ma anche verso quelle appenninica e tirrenica. I porti di Napoli e Bari potranno allora svolgere un ruolo strategico nella piattaforma logistica naturale del Sud Europa per i traffici con il Far East e con gli altri Paesi del Mediterraneo.

- **Nazionale:** nel caso del trasporto passeggeri, il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della tratta esistente Bari - Foggia e la realizzazione del nuovo tracciato secondo standard AC, permetterà di connettere la regione Puglia con il sistema dell'Alta Velocità con un reciproco beneficio, data la rilevanza e le potenzialità del bacino di traffico regionale una volta connesso efficientemente alla rete nazionale AV. Le sinergie che si genereranno tra Roma, Napoli e Bari faciliteranno la creazione di una rete di servizi tra le 3 città e le relative aree di influenza andando anche a colmare il gap infrastrutturale rispetto al resto del Paese.
- **Regionale:** nella visione regionale la linea si presenta come un vero e proprio sistema imperniato sui nodi di Bari, Barletta, Foggia e Napoli e sulle due antenne che si dipartono da Bari rispettivamente verso Taranto e verso Brindisi - Lecce. La linea, una volta potenziata e velocizzata, incrementerà i collegamenti ferroviari interni alle regioni, con benefici evidenti sui tempi di percorrenza.

Nel dettaglio i macro interventi in corso e programmati lungo l'itinerario Napoli – Bari sono i seguenti:

- **Raddoppio (Napoli) - Canello - Benevento (Vitulano) 47 km**

Il progetto di **raddoppio** della linea (Napoli) **Canello - Benevento** (Vitulano) prevede la realizzazione di un nuovo binario, in affiancamento al binario esistente, nel tratto tra Canello e Valle Maddaloni e in variante per il resto del tracciato, che si sviluppa prevalentemente in galleria. Da dicembre 2011 è in corso l'iter di approvazione del progetto preliminare secondo le procedure previste dalla Legge Obiettivo.

- **Raddoppio Apice - Orsara 45 km**

Il **raddoppio della linea tra Apice e Orsara** è previsto in variante rispetto alla linea esistente e accompagnato dalla realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'Irpinia. Nel luglio 2010 è stato completato e inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il progetto preliminare secondo le procedure previste dalla Legge Obiettivo.

- **Raddoppio Orsara - Cervaro 36 km**

Il **raddoppio della linea tra Orsara e Cervaro** si sviluppa prevalentemente in variante tra Orsara e Bovino e in affiancamento tra Bovino e Cervaro con lavori di realizzazione in corso ed ultimazione prevista entro il 2013. Da dicembre 2012 sono già operativi i primi 18,5 chilometri della linea tra Cervaro e Bovino. Quando il raddoppio sarà completato, per una lunghezza complessiva di circa 23 km, il tratto di linea attualmente operativo sarà dedicato alla circolazione dei treni in direzione Foggia e l'altro a quella dei treni in direzione Caserta.

IL PIANO NAZIONALE PER LO SVILUPPO AEROPORTUALE

GLI ATTI DI INDIRIZZO

Gli atti di indirizzo, per la definizione del **Piano Nazionale dello Sviluppo Aeroportuale** redatti nel gennaio del 2013, sono l'ultima tappa di un processo iniziato alla fine degli anni '80 con lo scopo di rendere più competitivo il settore aeroportuale italiano.

Alla base del documento vi sono atti strategici e normativi, sia nazionali che europei, che ne hanno disegnato l'architettura negli anni fino ad arrivare alle proposte attuali.



La Commissione europea, nella ridefinizione del settore aeroportuale, ha individuato nell'ottimizzazione degli impianti esistenti e nella crescita della qualità degli aeroporti, le priorità per rispondere alle maggiori sfide che si presenteranno per il settore aeroportuale europeo, come il raddoppio del traffico aereo globale al 2030, lo spostamento del mercato verso le regioni mediorientali sia in termini di offerta che di domanda, l'aumento della concorrenza di vettori non UE anche sulle rotte interne europee, la crescita del mercato low cost, la specializzazione dei vettori tradizionali nel lungo raggio.

Se le caratteristiche del settore aeroportuale europeo e le linee guida comunitarie sono i punti focali dai quali partire, l'analisi attuale del mercato interno, con le caratteristiche che lo contraddistinguono, sono anch'essi una base di partenza obbligata, utile ad adattare le esigenze del nostro settore a quello europeo.

Il sistema aeroportuale italiano si compone di un numero elevato di infrastrutture: 112 aeroporti funzionanti, di cui 90 aperti al solo traffico civile, 11 militari aperti al traffico civile, 11 esclusivamente a uso militare. Tale capillarità è anche conseguenza della particolare conformazione geografica che favorisce la distribuzione dell'attuale rete aeroportuale, in grado di accogliere il maggior bacino d'utenza possibile. Nonostante ciò, il traffico aereo è concentrato negli scali medi e con meno di 5 milioni di passeggeri, soglia che, allo stato attuale, non è adeguata a rispondere agli incrementi di traffico previsti in futuro.

Ancor di più soffrono i collegamenti intercontinentali, limite ulteriore ad un traffico internazionale che ha dei margini di crescita considerevoli al momento non sfruttabili. Non meno importante, infine, la scarsa dotazione infrastrutturale per l'accesso aeroportuale e l'intermodalità.

Queste caratteristiche, evidenziate nello "Studio sullo sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio", redatto nel 2009-2010 da One Works, KPMG, Nomisma per conto di ENAC, e acquisite prima nella proposta di "Piano nazionale degli aeroporti" (febbraio 2012), e poi negli atti per la definizione del "Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale (gennaio 2013), hanno portato alla formulazione di **5 obiettivi e linee guida** da cui partire per un nuovo assetto nel settore aeroportuale italiano.

Il **primo obiettivo** è la pianificazione del settore aeroportuale nell'ambito del quadro europeo, la cui linea strategica classifica gli scali italiani in 3 categorie principali:

1. **Core Network Ten – T** (aeroporti considerati di rilevanza strategica a livello UE in quanto pertinenti a città o nodi primari);
2. **Comprehensive Network** (aeroporti con traffico superiore a 1.000.000 passeggeri annui, aeroporti con traffico superiore a 500.000 passeggeri annui e con unicità in ambito regionale, aeroporti indispensabili ad assicurare continuità territoriale);
3. **altri aeroporti** (traffico vicino al milione di passeggeri annui e con trend in crescita, destinati alla delocalizzazione del traffico di grandi aeroporti).

Queste infrastrutture sono definite di **interesse nazionale**, ovvero potranno mantenere la concessione nazionale o ottenerla/rinnovarla laddove mancante; inoltre, saranno interessate da un processo di potenziamento infrastrutturale per incrementare la capacità e migliorare l'accessibilità aeroportuale e intermodale.

I 15 aeroporti non previsti in tale elenco rientrano fra le responsabilità delle Regioni che dovranno definire i termini della concessione o l'eventuale chiusura dell'aeroporto.

Sempre in tale ambito è stata definita la **non realizzabilità di altre infrastrutture**, con particolare riferimento a Grazzanise e Viterbo.

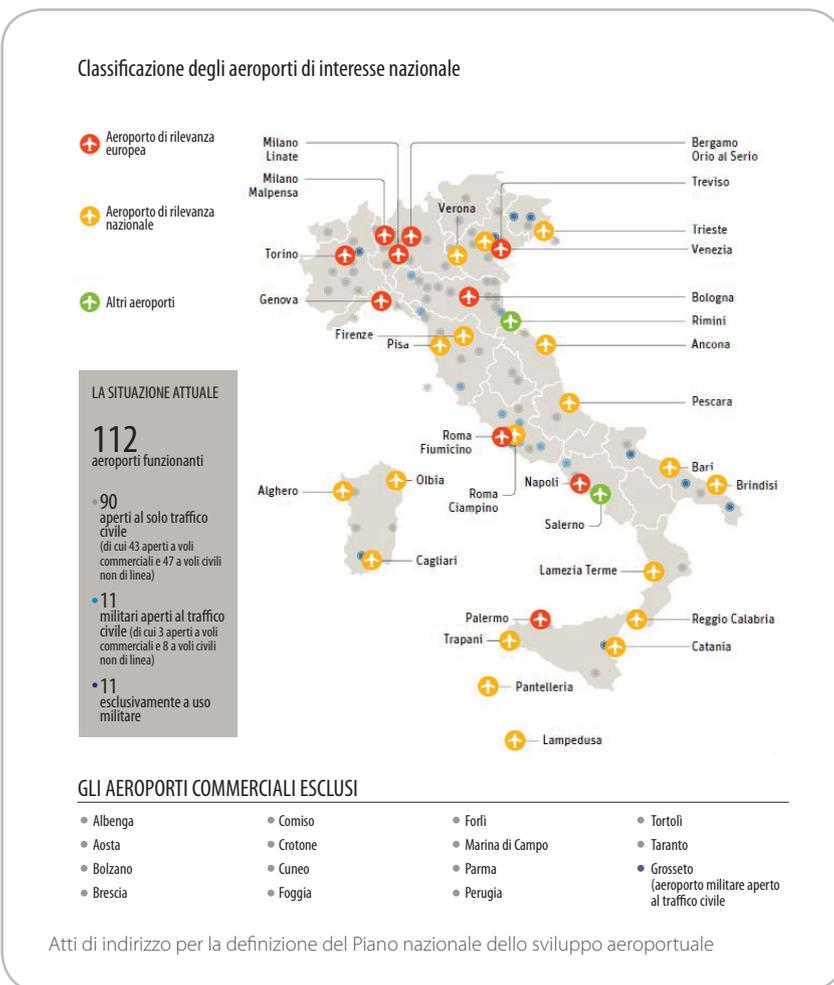
Il **secondo obiettivo** e la relativa strategia definiscono gli interventi prioritari per gli aeroporti rientranti nella nuova classificazione.

Per i **Core Network Ten – T:**

- Fiumicino, con la realizzazione di una nuova pista, il potenziamento delle aeree di imbarco e dei Terminal (accordo con ADR di dicembre 2012);
- Malpensa e Venezia, con il miglioramento dell'accessibilità delle strutture e della interconnessione con l'alta velocità (accordo con SEA di aprile 2012 per Malpensa e accordo con SAVE di dicembre 2012 per Venezia).

Per i **Comprehensive Network:**

- interventi di potenziamento da attuarsi nel medio/lungo periodo.



I **piani di riequilibrio economico finanziario** rientrano nell'ambito del **terzo obiettivo**, perseguibile mediante:

- il raggiungimento di adeguati livelli di patrimonializzazione (condizione necessaria alle concessioni);
- l'attuazione e la verifica degli interventi infrastrutturali funzionali anch'essi alla concessione;
- la graduale dismissione delle quote societarie pubbliche a favore dell'ingresso di capitali privati.

La **quarta linea guida** mira alla realizzazione di una rete aeroportuale in grado di concentrare la gestione di più infrastrutture in capo ad un soggetto unico, consentendo in tal modo sia **economie di scopo**, in termini di maggior differenziazione e specializzazione di ruolo, sia **economie di scala**, con l'acquisto in comune di servizi da soggetti terzi.

La razionalizzazione e la semplificazione passa anche attraverso una **revisione dei servizi**, il **quinto obiettivo** considera tale esigenza e risponde ad essa con una **semplificazione delle procedure e la ridefinizione dei servizi di navigazione aerea e i servizi generali alla clientela**.

Il Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale, con la definizione di tali atti, è arrivato alla terza fase di un iter iniziato con le linee guida per lo sviluppo indicate dall'Unione Europea (prima fase), proseguito con l'approvazione del Parlamento italiano di vari atti di indirizzo (seconda fase), fino ad arrivare alle proposte attuali.

La quarta fase prevede:

1. la definizione degli aeroporti d'interesse nazionale nell'ambito della Conferenza Permanente Stato Regioni e province autonome;
2. la razionalizzazione dei servizi e potenziamento delle capacità, obiettivi che verranno discussi in tavoli operativi con amministrazioni ed enti competenti.

La **quinta fase**, conclusiva, sancirà definitivamente il valore normativo nel Piano mediante decreto del Presidente della Repubblica.

Normativa e atti di riferimento europei

- Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti contenuti nella proposta del 6 febbraio 2012 di nuovo Regolamento del Parlamento e del Consiglio
- Libro Bianco sullo spazio unico europeo dei trasporti del 28 marzo 2011
- Regolamento "Cielo Unico Europeo - Single European Sky" del 10 marzo 2004 (per rafforzare il livello di sicurezza e il livello globale del traffico aereo generale in Europa) e successivi atti comunitari
- "Pacchetto aeroporti" (proposte di nuove norme per l'assegnazione delle bande orarie, per i servizi di assistenza a terra e per il contenimento del rumore negli aeroporti)
- Proposta di risoluzione sul futuro degli aeroporti regionali e dei servizi aerei nell'UE del Parlamento europeo, approvata in Commissione il 27 marzo 2012 con Comunicazione della Commissione europea del 27 settembre 2012

Normativa e atti di riferimento nazionali

- Costituzione Italiana (art. 117)
- Codice della navigazione (l'art. 698 prevede la distinzione tra aeroporti tra nazionali e regionali e ne fissa criteri e modalità di selezione)
- Decreto legislativo 85 del 28 maggio 2010 (che prevede il trasferimento al demanio regionale degli aeroporti non di interesse nazionale)
- Indirizzi della IX Commissione "Trasporti, poste e telecomunicazioni" della Camera dei Deputati nell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano (2010)
- Programma Infrastrutture Strategiche - X allegato alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanze (DEF) 2012



Vale 120 miliardi di euro.
Il 2° Rapporto sull'economia
del mare fotografa il contributo
del comparto 'blu' della nostra
economia alla produzione di
ricchezza e occupazione

LA "BLUE ECONOMY"

Per ogni euro di valore aggiunto prodotto direttamente, il mare ne attiva quasi altri due nel resto dell'economia. Nonostante la crisi, nel periodo 2009-2011, l'economia del mare ha dato segni importanti di tenuta, sia sotto il profilo occupazionale sia sotto quello imprenditoriale. Un settore, quello della 'Blue economy', che vale 120 miliardi di euro. E' quanto emerge dal 2° Rapporto sull'economia del mare - realizzato da Unioncamere con la collaborazione tecnica di CamCom-Universitas Mercatorum - che fotografa il contributo del comparto 'blu' della nostra economia alla produzione di ricchezza e occupazione, presentato in occasione della prima edizione degli Stati generali delle Camere di commercio sull'economia del mare, a Gaeta.

Sul fronte del lavoro, il comparto si è addirittura mosso in controtendenza rispetto al complesso dell'economia: a fronte della perdita totale nel periodo di 97.000 posti di lavoro (-0,4%), l'economia del mare ha fatto segnare un incremento stimato di 11.000 unità (+1,4%), con un notevole impulso derivante dalle attività di ricerca e in misura minore dalla componente turistica. Sul fronte delle imprese, invece, nel triennio 2010-2012 il tessuto imprenditoriale è aumentato di quasi 7.000 unità, a un ritmo quindi del 3,4%, decisamente superiore allo 0,1% osservato per il totale dell'economia.

Il contributo al valore aggiunto prodotto nel nostro paese dalle filiere riconducibili all'economia del mare ammontava nel 2011 a 41,2 miliardi di euro, con un'incidenza sul totale della capacità di produrre ricchezza del 2,9%: quasi il doppio di quanto prodotto dal comparto del tessile, abbigliamento e pelli (21 miliardi) o delle telecomunicazioni (22 miliardi), e quasi il triplo di quello del legno, carta ed editoria (poco meno di 15 miliardi). La quota più significativa si deve ai settori più tradizionali: prima di tutti quelli della cantieristica e dei trasporti di merci e persone (con un'incidenza tra il 15 e il 16% ciascuno, attorno ai 6,5 miliardi), seguiti da quelli della filiera ittica e dell'industria estrattiva marina (intorno al 6-7% ciascuno, pari a 2,5-3 miliardi).

Poco meno di un terzo (oltre 15 miliardi di euro), si riferisce alle attività legate al turismo cui si deve il 37% del valore aggiunto creato dal comparto, a distanza seguito da un segmento del cosiddetto 'terziario avanzato' - rappresentato dalla ricerca, regolamentazione e tutela ambientale - che contribuisce a quasi un quinto della ricchezza prodotta complessivamente dal sistema economico legato al mare (18% ovvero più di 7 miliardi di euro); un dato che evidenzia le potenzialità di questa fetta del nostro sistema produttivo in termini di innovazione e contributo alla salvaguardia del patrimonio naturale.

Dal punto di vista occupazionale, i quasi 800mila lavoratori impiegati nell'economia del mare rappresentano il 3,2% dell'occupazione complessiva del Paese.

La forte connotazione marina delle regioni meridionali fa sì che l'economia del mare italiana si concentri prevalentemente proprio nel Centro-Sud (60% del valore aggiunto e 64% in termini di occupati), grazie soprattutto alla centralità che assume in alcune regioni come il Lazio, la Sicilia, la Campania e la Puglia (insieme, queste quattro regioni coprono circa il 40% del valore aggiunto dell'economia marina nazionale e il 43% degli occupati generati dal comparto).

Al Nord sono tre le regioni trainanti - la Liguria su tutte, seguita dalla Lombardia e dal Veneto - che insieme assorbono all'incirca un quarto di ricchezza e di occupazione ascrivibile alle attività connesse al mare (rispettivamente 26 e 23% del totale nazionale).

In termini di sviluppo territoriale, i dati mostrano come tra le regioni solo in Liguria il valore aggiunto prodotto dell'economia del mare incida per oltre il 10% sull'economia regionale (l'11,9%). Tra le province, l'incidenza maggiore si riscontra a Livorno, dove il 15,7% del valore aggiunto del territorio è dovuto all'economia del mare.

PROGETTO CODE 24

CORRIDOR 24 DEVELOPMENT ROTTERDAM - GENOVA

Il 23 e 24 aprile 2013 si è svolto a Essen, presso la sede della Regionalverband Ruhr, il primo project meeting del 2013 del progetto CODE24 approvato nell'ambito del quadro delle Iniziative Strategiche del Programma europeo Interreg IVB NWE e di cui Uniontrasporti è partner, insieme ad altri 15 soggetti europei.

Il progetto CODE24 mira ad avviare una strategia coordinata transnazionale per sostenere il miglioramento e lo sviluppo del corridoio. L'obiettivo generale è quello di accelerare i tempi e sviluppare la capacità di trasporto dell'intero corridoio, assicurando benefici economici ottimali ed il maggior livello di integrazione territoriale, oltre a ridurre gli impatti negativi sull'ambiente a livello locale e regionale. Concentrandosi sugli aspetti regionali dell'area interessata dal Corridoio e su una serie di strategie di sviluppo comuni, il progetto rafforzerà la posizione degli attori regionali e le parti interessate, fornendo strumenti di progettazione e soluzioni su misura per eliminare le strozzature individuate e consentire una maggiore partecipazione proattiva dei soggetti coinvolti. Tutto questo occhio tenendo d'occhio lo sviluppo del sistema ferroviario e lo sviluppo sostenibile del territorio.

Nell'incontro di Essen Uniontrasporti ha presentato i risultati dello studio realizzato in collaborazione con TransCare, società di consulenza tedesca di trasporti e logistica con sede a Wiesbaden.

L'obiettivo dello studio è stato quello di verificare le condizioni di fattibilità di uno "shuttle train" che colleghi i porti liguri agli

insediamenti produttivi e maggiormente sviluppati lungo il corridoio Rotterdam-Genova, con particolare riferimento all'area milanese e ai Land della Germania del Sud. Allo stato attuale, infatti, i porti liguri non sono in grado di competere con i porti del Nord Europa, non solo per ragioni di tipo infrastrutturale, ma anche amministrative, commerciali, procedurali, etc. Questi stessi porti però, se a determinate condizioni migliorassero il proprio livello di efficienza, potrebbero agevolare la compensazione dei volumi di traffico in direzione sud-nord, attualmente sbilanciati rispetto a quelli in direzione nord-sud. In altri termini, i porti liguri potrebbero offrire un'alternativa, più economica e di minor impatto ambientale, alle grandi compagnie marittime che, attualmente, per raggiungere il centro Europa dall'Asia, usufruiscono dei porti del Nord Europa, bypassando quelli liguri, offrendo maggiori garanzie in termini di affidabilità del servizio a scapito di più miglia da percorrere.

Nel corso del meeting di Essen sono anche state affrontate questioni relative le modalità di sostentamento del progetto Code24 e di promozione dei suoi risultati, una volta superato il termine contrattuale previsto. E' infatti importante far sì che il network ed il know how maturati nel corso di questi anni possano essere di stimolo e di supporto ai soggetti che, a vario titolo, sono coinvolti nella realizzazione di quest'opera infrastrutturale. Allo scopo, i diversi partner stanno provvedendo alla stesura di un documento strategico dell'intero progetto, lo Status Paper, e alla costituzione di un EGTC, un gruppo europeo di cooperazione transfrontaliera che istituzionalizzi e garantisca un confronto durevole fra i diversi partner e gli stakeholder dei territori attraversati dall'asse ferroviario.



AEROPORTI MINORI A RISCHIO DI CHIUSURA

UN SETTORE CHE DÀ UN APPORTO AL PIL NAZIONALE DI 15 MILIARDI DI EURO, OFFRE LAVORO A 500 MILA PERSONE E MOVIMENTA UN TRAFFICO DI 149 MILIONI DI PASSEGGERI.

L'atto di indirizzo emanato dal Ministero dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture nel gennaio scorso, premessa fondamentale per il nuovo Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale, rischia di contrarre il settore dell'aviazione. A fare le spese di un riassetto del sistema degli aeroporti italiani potrebbero essere 15 dei 46 aeroporti aperti ai voli commerciali, definiti dall'Atto di indirizzo "non di interesse nazionale". Se tale scelta verrà confermata in sede di Conferenza Stato-Regioni, essi saranno destinati alle Regioni e per queste realtà si apriranno due scenari diversi: la possibilità di operare con una concessione regionale oppure di essere indirizzati ad altre destinazioni o alla chiusura.

La riduzione di queste realtà cosiddette minori penalizzerebbe aree già oggi svantaggiate quanto a collegamenti ed infrastrutture ed azzererebbe gli sforzi fatti nel corso di più decenni con risorse anche ingenti ed investimenti di natura sia pubblica che privata. Si andrebbe inevitabilmente ad uno spostamento di ricchezza da queste aree, verso quelle più ricche e congestionate, non solo con una perdita di addetti direttamente o indirettamente coinvolti nell'economia aeroportuale (mediamente 400-500 addetti per milione di passeggeri), ma anche con una perdita pressoché certa della spesa turistica generata dai flussi turistici inbound che in questi anni, grazie anche all'esplosione del low cost, sta generando interessanti processi di crescita e redistribuzione delle presenze turistiche rispetto alle storiche tradizionali destinazioni.

Dei 46 aeroporti commerciali rientranti nel Piano nazionale degli aeroporti, 34 sono gestiti da società partecipate da Camere di commercio.

La ragione per cui il sistema camerale affronta il tema del riassetto aeroportuale, tuttavia, non è solo legata alla presenza di partecipazioni nelle società di gestione. Infatti, gli

investimenti delle Camere nelle infrastrutture, sono sempre state fatte guardando non a una logica di redditività del singolo investimento, ma agli effetti complessivi per il territorio. Il sistema camerale, perciò, ritiene che sarebbe utile immaginare un riassetto del settore diretto a creare una strategia aeroportuale nazionale che:

- riesca a collegare il Piano ad una politica europea specie per l'aeroportualità minore;
- il Piano salvaguardi gli interessi nazionali e quelli dei territori rispetto alle pur legittime strategie di sviluppo delle attività aziendali di gruppi finanziari italiani ma soprattutto stranieri;
- riconsideri il sistema dei costi, abbattendo rigidità oggi non più giustificabili, dei servizi aeroportuali garantiti dallo Stato, tenendo conto delle diverse dimensioni e necessità degli scali. La domanda è se non sia possibile, dopo la diffusione del modello vincente delle compagnie low cost, puntare anche per le società di gestione di servizi aeroportuali di dimensione minore a modelli di gestione low cost;
- consenta alle società aeroportuali di operare in un regime di certezze normative ed autorizzatorie, almeno di medio periodo, per consentire piani di investimento e sviluppo di lungo termine;
- valuti con criteri oggettivi l'esistenza o meno di un impatto positivo dell'infrastruttura aeroportuale sul territorio del quale è al servizio, non solo relativamente ai collegamenti per il trasporto di passeggeri e merci, ma in particolare per il reddito che vi genera ed il contributo che apporta alla crescita del prodotto lordo territoriale.

Dal convegno di Roma del 18 aprile 2013 "Aeroporti: minori a chi?" organizzato da Unioncamere e Capo Horn con il supporto organizzativo di Uniontrasporti.

TRAIL | LOMBARDIA



The screenshot displays the TRAIL LOMBARDIA website interface. At the top, there are logos for TRAIL LOMBARDIA and Unioncamere Lombardia, along with navigation links for 'News', 'Documenti', and 'Il Portale'. Below the logos is a search bar. The main content area features a map of Lombardy with icons for 'Infrastrutture', 'Viabilità', 'Ferrovia', 'Porto', 'Aeroporto', and 'Interporto'. A sidebar on the left contains a menu with categories like 'Infrastrutture', 'Interventi', and 'Sintesi'. A central news section highlights 'Trail Lombardia, Il sistema trasporto della Lombardia' and 'Speciale EXPO 2015'. On the right, a bar chart titled 'Investimento/popolazione' shows data for various infrastructure types.

Categoria	Investimento (per 1000)
Aeroporto	17
Altri Nodi Logistici	236
Ferrovia	296
Interporto	413
Porto	413
Viabilità	639
Vie Navigabili	639

IL SISTEMA INFORMATIVO TRAIL LOMBARDIA ENTRA A FAR PARTE DEL NETWORK DI OSSERVATORI REGIONALI E NAZIONALE SVILUPPATO DAL SISTEMA CAMERALE

Unioncamere Lombardia ha realizzato, grazie al supporto delle 12 Camere di commercio lombarde e la collaborazione di Uniontrasporti, un punto unitario di accesso per il monitoraggio continuo delle infrastrutture e dei relativi interventi.