

Nelle economie avanzate la logistica (in termini di costi) pesa sul PIL per una percentuale variabile tra il 10% ed il 15%. Tale incidenza sale invece a percentuali comprese fra il 20 ed il 30% nei Paesi in via di sviluppo.

Sviluppo della logistica e recupero dei traffici

Se si considera che in Italia i costi di logistica sono pari al 20,6% dei costi industriali complessivi del Paese, ossia ben 4,6 punti in più della media europea (Banca d'Italia, 2010) e che il costo del trasporto, nel complesso, è superiore nel nostro Paese del 4,4% rispetto alla media europea (dati Uirnet), è facile constatare che i livelli di costo e di efficienza della nostra struttura logistica sono tipicamente da Paesi in via di Sviluppo.

Disaggregando tale dato per tipologia di trasporto, in Italia viaggia via mare il 63% delle merci importate e il 46% di quelle esportate. L'importanza dei porti per il nostro sistema economico è dunque fondamentale, tanto più se si considera che l'Italia è al primo posto nella classifica degli Stati membri dell'Unione Europea in termini di quantità di merci movimentate attraverso la modalità marittima, con oltre 206 milioni di tonnellate di merce (distanziandosi notevolmente dalla Spagna, seconda in classifica, e dal Regno Unito, terza nella lista).

Analizziamo dunque quali sono i principali fattori da cui di-

pende l'importanza e la competitività di una struttura portuale. Questi fattori possono essere aggregati in 2 macrocategorie: 1) fattori tecnici e 2) fattori economici.

La prima tipologia di fattori è particolarmente numerosa e va dall'ubicazione del porto, alla disponibilità di fondali profondi, di piazzali, di ampie banchine, alla disponibilità di attrezzature per la movimentazione delle merci e di collegamenti adeguati con l'hinterland.

I fattori economici, viceversa, si riducono ad un unico aspetto e cioè a quello dell'esistenza di mercati di produzione e consumo alle spalle del porto. Più ricchi infatti sono tali mercati e più importante è il peso economico del porto.

Per quanto riguarda le modalità di movimentazione delle merci per via marittima che avvengono nel Mediterraneo, occorre precisare inoltre che in tale area la maggior parte dei traffici segue il sistema cd. dell' "hub and spokes". Le navi madre, giungono dalle grosse rotte transoceaniche in un grande

porto hub, dove i contenitori vengono smistati ed imbarcati su navi più piccole (feeder) che li trasportano verso altri porti commerciali (cd. "transshipment").

In Italia tuttavia, l'unico porto ben ubicato per assolvere alla funzione di hub è Gioia Tauro che però è scarsamente collegato con l'hinterland e non ha un mercato di produzione o consumo alle spalle. A parte Gioia Tauro (e in misura molto minore Taranto), i porti italiani sono tutti feeder e "Regional gateways". Cioè gestiscono traffici prevalentemente entro l'ambito regionale, presentando saldi collegamenti con il sistema logistico locale.

Per quanto riguarda i porti feeder, quelli meglio posizionati per servire l'Europa del centro-sud e dell'est sono due: Genova e Trieste. I mercati che però essi hanno alle spalle non sono comparabili a quelli che servono i porti del nord Europa, caratterizzati da ampi bacini di consumatori, grandi industrie, linee più frequenti, buona rete logistica e presenza di un'ampia rete di canali di navigazione interni. Dui-

sburg ad esempio, in Germania, è l'inland port più grande d'Europa, il quale negli ultimi anni ha visto notevolmente ampliare il volume di containers gestito, movimentati soprattutto su treno, ma anche via fiume. Alla base del suo sviluppo v'è stata la progressiva affermazione come centro di smistamento ed handling dei container in arrivo dall'hinterland e destinati ai porti di Anversa (Belgio) e Rotterdam (Olanda).

I porti del nord Italia pertanto, non sono in condizione di competere con quelli nordeuropei, che possono beneficiare di maggiori economie di scala per via dei volumi notevolmente più elevati di merce gestiti. Il porto di Amburgo, ad esempio, gestisce un traffico di 10 milioni di TEU l'anno, ossia più del quintuplo del volume attualmente gestito dal porto di Genova.

Tali economie di scala si traducono a loro volta in costi più bassi e tempi più rapidi di gestione delle operazioni portuali, con maggiore efficienza dei servizi offerti al loro interno: elementi questi che finiscono con l'attrarre in questi porti una buona parte della domanda di trasporto a livello comunitario, addirittura di alcune zone industriali del nord Italia, collegate ad essi attraverso la rete ferroviaria.

Dei 148 porti italiani, 95 hanno la natura di porto commerciale. Tra i porti commerciali, i principali sono una quarantina, 23 dei quali sono governati da autorità portuali. Solo cinque di questi porti movimentano nel corso dell'anno più di 15 milioni di tonnellate di merce e cioè Genova, Venezia,

Ravenna, Taranto e Gioia Tauro, mentre nella fascia tra i 5 e 15 milioni si collocano Savona (dove è ubicato uno tra i più importanti terminal frutta del Mediterraneo), La Spezia, Livorno, Piombino, Olbia, Cagliari, Napoli, Salerno, Brindisi e Trieste.

Questo numero così elevato di scali comporta ovviamente una dispersione degli investimenti infrastrutturali per via della necessità di ripartire le risorse pubbliche tra una miriade di infrastrutture. Questo è un ulteriore aspetto che mina la competitività del sistema italiano. L'ampiezza delle banchine e degli spazi per la movimentazione delle merci all'interno dei porti italiani è inoltre notevolmente inferiore rispetto agli altri porti europei. Esiste quindi una situazione di saturazione delle aree portuali, aggravata dal vincolo morfologico di cui soffre la maggioranza dei nostri porti, della mancanza di spazi fisici in cui espandersi. Per tale motivo è fondamentale sviluppare forme di integrazione fra i nodi portuali ed interportuali, in particolare attraverso la creazione di "banchine remote", ossia aree di stoccaggio delle merci collocate all'interno del territorio, anche ad una certa distanza dai porti, ma collegate ad essi da appositi servizi di trasporto ferroviario (cd. "navetta-mento") per il trasporto dei containers senza l'obbligo di emissione del documento doganale di transito (concetto del "porto corridoio" o "porto lungo"). Si tratta in effetti di una idea sviluppata in Olanda negli anni '80 del secolo scorso, con i "Distripark" (forma contratta di "District Park") ed i

Centri di Distribuzione Europea ("European Distribution Centres" o "EDC"), ossia piattaforme logistiche contigue ad aree portuali od aeroportuali che offrono un collegamento con i terminal container attraverso una pista interna dedicata. Nel caso degli EDC si tratta di magazzini di grosse dimensioni, destinati ad accogliere enormi quantitativi di merci di imprese varie - realizzando una sorta di esternalizzazione del magazzino scorte - prima che ne avvenga la distribuzione in altri Stati membri. Quando un container viene trasportato dal terminal al Distripark od all'EDC, questo entra nel territorio comunitario esclusivamente in regime di transito, per cui non sono necessari né il pagamento dei dazi e degli altri diritti all'importazione, né l'espletamento delle procedure doganali. Rispetto al "retroporto", tuttavia, il Distripark offre non solo il semplice stoccaggio della merce, ma anche attività a valore aggiunto, quali: l'assemblaggio, il montaggio e l'assistenza, il collaudo e il controllo della qualità e la possibilità di personalizzare il prodotto in base alle esigenze del mercato di destinazione.

Anche i porti spagnoli, sulla scia di quelli olandesi, hanno istituito dei parchi logistici in zona adiacente a quella portuale, denominati "Zonas de Actividades Logísticas" (ZAL), ossia "Zone di Attività Logistiche", all'interno delle quali sono stati effettuati dal settore pubblico e privato notevoli investimenti sia in infrastrutture sia materiali (strade, ferrovie, collegamenti cargo con aeroporti, banchine, piazzali, magazzini, ecc.),

che immateriali (cablaggi telematici a larga banda, centri servizi, centri di formazione, ecc.). Per quanto riguarda invece l'esigenza di assicurare collegamenti efficienti dei porti italiani con l'hinterland, tale obiettivo richiede la realizzazione di infrastrutture di connessione con la viabilità principale che siano adeguate rispetto ai flussi di traffico commerciali indotti dalle attività marittime. I grandi progetti infrastrutturali sono infatti fondamentali per commerciare con l'estero, in quanto spingono un Paese verso un modello di sviluppo export-oriented.

La costruzione di infrastrutture materiali (es. grandi porti e grandi infrastrutture di stoccaggio e movimentazione delle merci) da sola non genera crescita economica,

se non è supportata da un'adeguata presenza di collegamenti con le aree industriali, in quanto tale mancanza rischia di determinare un gap in termini di accessibilità territoriale e di mobilità di merci che non consente di sostenere il commercio e lo sviluppo dei mercati interni.

La presenza di una logistica inland ben collegata con i principali luoghi di destinazione delle merci è dunque fattore determinante della competitività delle infrastrutture, in specie quelle portuali. La scelta da parte delle imprese degli scali portuali dove far transitare le merci è infatti sempre più condizionata dalla presenza di un'adeguata rete di servizi logistici e di infrastrutture collegate a quel porto.

Queste problematiche struttu-

rali dei porti italiani provocano, nel loro complesso, una perdita di competitività del nostro Paese rispetto ad altri porti europei e anche nordafricani. Vi sono infatti in quest'area alcuni porti di recente costruzione od ampliamento che rischiano di eclissare del tutto la portualità italiana, soprattutto per quanto riguarda i servizi di transhipment. Si tratta ad esempio di Tanger-Med in Marocco, Enfidha e Tunis-Rades in Tunisia, Port Said ed Alessandria in Egitto che stanno realizzando od hanno realizzato consistenti investimenti in infrastrutture ed ampliamento dei terminal container, attirando sempre più nuovi traffici a danno degli altri porti, fra cui quelli italiani.

Sempre a proposito della parcellizzazione dei porti italiani, va



C.A.D. MESTIERI Srl

Società uninomiale
Capitale sociale interamente versato X 52.000,00

CENTRO ASSISTENZA DOGANALE Legge 6-2-1992 n. 66 art. 7 comma 1 septies
AUTORIZZAZIONE N. 2167/DIV. V/SD DEL 09.10.1998
MINISTERO DELLE FINANZE DIREZIONE GENERALE DIPARTIMENTO DELLE DOGANE E IMPOSTE INDIRETTE
ALBO NAZIONALE C.A.D. N. 30 DEL 16.10.1998 MINISTERO DELLE FINANZE DG SD DIV. V

41012 CARPI (Modena)
Via dei Trasporti, 2/A
Tel. + 39 059 657 001 più linee
Fax + 39 059 657 044 Telex 510631 Samasped I
Internet: www.samasped.com
E-mail: info@samasped.com
REA 283000
Registro Imprese MO - 1996-144082
Partita IVA 0234 837 0368

**CENTRO ELABORAZIONE DATI INTRASTAT
ASSEVERAZIONI
SDOGANAMENTI IMPORT EXPORT
CONSULENZA IN MATERIA DOGANALE, IVA COMUNITARIA,
ACCISE E COMMERCIO ESTERO**

• ESPERTO NEL SETTORE TESSILE ABBIGLIAMENTO
E NELLA GESTIONE DEL TPP VERSO QUALSIASI PAESE

detto che soprattutto negli ultimi anni, si è assistito alla moltiplicazione di iniziative di coordinamento ed aggregazione varie dei soggetti che si occupano della relativa gestione, con un proliferare di forme di associazionismo tra singole autorità portuali. Sebbene volte soprattutto a promuovere iniziative di carattere comunicativo, di marketing o di sviluppo di specifici "range" portuali, tali iniziative stanno però portando ad un'ulteriore frammentazione degli interessi della portualità italiana, con perdita di quella visione di sistema a livello nazionale che Assoporti (organismo che associa le autorità portuali italiane) vuole garantire.

Un esempio di queste forme di associazionismo sono la "Tuscan Port Authorities", costituita nel 2001 dalle autorità portuali di Carrara, Livorno e Piombino; "Ligurian Ports", associazione costituita nel 2008 tra le tre Autorità Portuali di Genova, Savona e La Spezia; l'Associazione dei porti dell'Alto Adriatico "North Adriatic Ports Association - NAPA", istituita dalle autorità portuali dei porti di Capodistria, Trieste, Venezia e Ravenna il 1° marzo 2010, "Imeta", l'Associazione italiana dei porti di transhipment del Mediterraneo, che unisce gli scali di Cagliari, Gioia Tauro e Taranto, l'Autorità dei porti del Levante con Bari, Barletta, Monopoli ed il prossimo inserimento di Manfredonia.

Un livello di parcellizzazione simile a quello dei porti - che ovviamente provoca una notevole dispersione delle risorse fra le varie strutture, con perdita di competitività dell'intero sistema

logistico italiano - riguarda anche gli aeroporti italiani, che soffrono di un'eccessiva frammentazione, alla quale solo in parte si sta tentando di far fronte tramite accordi di cooperazione tra gestori. A livello nazionale infatti opera fin dal 1967 Assaeroporti, associazione che raggruppa le 39 società di gestione dei maggiori aeroporti italiani, che a loro volta gestiscono 45 aeroporti. Fino alla fine degli anni Sessanta gli scali aeroportuali italiani sono stati gestiti direttamente dalle autorità statali. Successivamente si è diffusa la prassi di affidare in concessione esclusiva, generalmente di durata trentennale, la gestione aeroportuale nei singoli scali. Soltanto in un ridotto numero di casi l'aeroporto viene gestito direttamente dall'Amministrazione pubblica (Ministero dei Trasporti-Aviazione Civile). Nei principali scali, la gestione concerne tutti i servizi aeroportuali, compresi quelli di handling (cd. "gestione totale"), mentre in altri (es. Bologna, Firenze, Napoli e Pisa), operano società a cui è demandato lo svolgimento soltanto di alcuni servizi (cd. "gestione parziale").

Le società di gestione provvedono all'offerta dei servizi aeroportuali di propria competenza direttamente o in subconcessione, previo nulla osta del Ministero dei Trasporti, mantenendo la propria responsabilità nei confronti dell'Amministrazione concedente.

Gli scali aeroportuali in Italia sono circa un centinaio, fra cui nessun vero hub (cioè aeroporto principale che funge da raccordo tra aeroporti minori), parago-

nabile a quelli degli altri Paesi europei. Inoltre, gli aeroporti aperti anche al traffico commerciale (oltre che passeggeri) sebbene siano numerosi, si caratterizzano per dotazioni infrastrutturali - in termini di spazi per la movimentazione e stoccaggio delle merci - che sono mediamente inferiori rispetto agli aeroporti localizzati in altri Paesi comunitari. Gli aeroporti italiani infine presentano livelli di integrazione con altre infrastrutture (in specie con la rete ferroviaria) del tutto insufficienti, aspetto questo che penalizza pesantemente la loro utilizzabilità (Cfr., "Indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano della Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni" della Camera dei Deputati, 12 febbraio 2010).

Il grande assente, nel sistema logistico italiano è però il trasporto ferroviario. Questa modalità dovrebbe infatti assicurare i collegamenti principali con i porti, soprattutto sulle lunghe distanze (oltre i 200-500 km). Ed invece la rete ferroviaria del nostro Paese - nonostante sia la quarta in Europa, dopo Francia, Germania e Polonia, in termini di linee/km - è utilizzata quasi esclusivamente per il trasporto passeggeri, non dispone di terminal di trasporto combinato adeguati (necessari per creare i presupposti per lo sviluppo del trasporto intermodale mare-ferro) e non è sufficientemente collegata con i terminal portuali. Nel complesso, la quota italiana di merci trasportata su rotaia raggiunge appena il 9,9% del totale, contro il 17,7% della media europea (Eurostat Yearbook 2009). Lo stesso discorso vale per i raccordi

ferroviari, ossia quegli impianti privati che collegano stabilimenti industriali o aree commerciali alla rete ferroviaria (convogliando merci su quest'ultima mediante un binario allacciato, di norma, a un binario secondario in una stazione), dei quali in Italia v'è una scarsa diffusione. Soprattutto negli ultimi tempi, la situazione dei servizi intermodali ferroviari è ulteriormente peggiorata soprattutto per il rifiuto di Trenitalia (che gestisce attività di trasporto sia passeggeri che merci) di continuare a sopportare una remunerazione del servizio largamente al di sotto dei costi di esercizio. Inoltre, altre imprese private che si sono dimostrate interessate ad entrare nel mercato del trasporto merce ferroviario hanno lamentato notevoli difficoltà di accesso (vedasi in proposito il rapporto CNEL, "La mobilità urbana delle merci per lo sviluppo di un trasporto multimodale sostenibile, per la migliore competitività e vivibilità delle città", Osservazioni e Proposte, del 24 marzo 2010). Questa situazione è stata aggravata dalla crisi economica degli ultimi 2 anni, che ha portato ad ulteriori riduzioni nei volumi di merci movimentate attraverso la modalità ferroviaria. Rileva infatti la ricerca del CNEL citata più sopra che quando si verifica una situazione di criticità nel settore dei trasporti, il primo a farne le spese è il treno, proprio a causa dei costi di gestione più alti.

Pochi dei porti italiani inviano dunque merci su treno a nord delle Alpi, essendo tale area più efficientemente servita dai porti del nord Europa. Alla sottoutilizza-

zione del trasporto ferroviario fa da contrappeso invece una eccessiva utilizzazione di quello stradale, utilizzato anche su distanze assai lunghe, principalmente per via della sua rapidità e flessibilità, a fronte della rigidità dei trasporti marittimo, aereo e ferroviario, che hanno tratte prestabilite che non consentono di servire capillarmente i luoghi di destinazione delle merci e, nel caso del trasporto marittimo, tempi più lunghi di percorrenza. La modalità stradale è inoltre privilegiata rispetto alle altre, perché è in grado di assicurare una maggiore puntualità, oltre che precisione, nei tempi di consegna. Tale aspetto è sempre più importante nell'attuale dinamica dei traffici commerciali.

Tutto ciò genera come conseguenza un notevole squilibrio nel nostro Paese del trasporto su strada, dove sono 163.000 le imprese che esercitano l'attività di autotrasporto (ed un parco mezzi di circa 460.000 camion), ossia il triplo rispetto alla Germania e circa 2 volte e mezzo rispetto alla Francia. Poche di queste imprese tuttavia, sono in grado di competere a livello europeo con altri concorrenti, con la conseguenza che un elevato numero di esse si limita ad operare come sub-vettori per conto di grosse aziende di trasporto. Questo clima di eccessiva concorrenza tra le imprese di autotrasporto spinge le stesse ad attrarre clienti attraverso l'offerta di tempi particolarmente rapidi di consegna, che spesso possono essere assicurati solo non rispettando i tempi di guida e di riposo prestabiliti dalla legge, contando sulla bassa probabilità di essere

controllati e sulle sanzioni di importo modesto ricollegate a tali violazioni.

Tale situazione, oltre ad incrementare i rischi di sicurezza della circolazione stradale, genera evidentemente delle ricadute assai negative per il territorio italiano, in termini di congestionamento stradale e di inquinamento ambientale. Il settore dei trasporti ha un alto impatto sull'ambiente, sulla qualità della vita e la salute delle persone. Infatti causa nell'UE circa un quarto del totale delle emissioni di CO₂ (il principale gas ad effetto serra inquinante), come precisato dal rapporto "Rail Transport and Environment Facts & Figures", del CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) del giugno 2008. Sempre nell'UE, nel 2007 il trasporto su strada è stato responsabile del 70% delle emissioni totali di CO₂ del settore dei trasporti, il trasporto aereo del 12%, il trasporto marittimo del 15% e il trasporto ferroviario dello 0,6% (Rapporto del Parlamento europeo sul futuro dei trasporti in Europa). Trasferire dunque il traffico merci dalla strada al trasporto combinato significa dunque ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas a effetto serra nel trasporto a lungo raggio. Uno studio condotto qualche anno fa da UIRR (International Union of combined Road-Rail transport companies) ha stimato in proposito che il trasferimento dei trasporti dall'uno all'altro tipo di modalità genererebbe un risparmio energetico medio del 29%.