

IL MESSAGGERO MARITTIMO

LA PIATTAFORMA LOGISTICA TIRRENO-BRENNERO

Tra i prossimi investimenti l'ampliamento delle aree

«Oggi presentiamo il lavoro fatto dal Censis e commissionato dalla Uir, l'Unione Interporti Riuniti. Un lavoro importante e significativo sulla realtà interportuale italiana» - ha detto il presidente del Cepim, Interporto di Parma, Johann Marzani, nel presentare l'appuntamento parmense del tour che l'associazione di settore sta effettuando su tutto il territorio nazionale. «Durante la giornata verrà data una particolare sottolineatura al



Johann Marzani

corridoio Tirreno - Brennero in considerazione del fatto che è uno dei temi all'attenzione delle istituzioni, delle forze politiche, delle associazioni economiche della nostra città e della nostra provincia. E' un tema all'ordine del giorno per molti aspetti».

«In generale vorrei che ci fosse una maggiore attenzione da parte di tutti - ha detto a margine dell'incontro Marzani - sui temi legati alla logistica e all'intermodalità. A Parma stiamo elettrificando il tratto di ferrovia, già esistente, che collega la linea Bologna - Milano con l'interporto. E' un investimento da 3 milioni di euro. Inoltre abbiamo incrementato i servizi all'interno dell'interporto e la prossima tappa è quella dell'ampliamento perchè abbiamo esaurito le aree a disposizione». Sul fronte investimenti «non vogliamo solo aspettare, vogliamo mettere risorse nostre, ma vogliamo farlo insieme al sistema Paese, al governo, agli enti locali, e agli imprenditori».



I SERVIZI OFFERTI DA CEPIM SPA (CENTRO PADANO INTERSCAMBIO MERCI)

Gestione depositi, incluse le funzioni di magazzini in regime di sospensione di imposta; magazzini "doganali" e di "temporanea custodia";
Organizzazione dei flussi;
Movimentazione;
Gestione e preparazione ordini mediante l'utilizzo della radiofrequenza;
Distribuzione, trasporto, tracking & tracing, in partnership con operatori specializzati;
Attività accessorie (riconfezionamento, etichettatura, controllo qualità);
Gestione informatizzata dei processi logistici;
Possibilità di interfaccia con i sistemi gestionali dei clienti.



Davide Mora

«Il Comune di Parma è uno dei soci del Cepim. Il primo tra quelli pubblici. Con questo mio intervento oltre a porgervi il saluto dell'Amministrazione, del sindaco

Pieno sostegno dal Comune allo sviluppo del Ti-Bre

co Vignali, ho l'occasione di fare una brevissima riflessione su ciò che è oggi l'Interporto di Parma e sulla funzione che può avere per il nostro territorio collocato sull'asse Tirreno - Brennero. E' una posizione strategicamente rilevantissima - ha detto l'assessore alla Viabilità del Comune di Parma, Davide Mora -. Oggi le scelte della politica devono essere concrete per velocizzare i tempi di realizzazione di quelle che sono le grandi strutture che su questo asse devono trasportare in maniera intermodale i contenitori che, provenienti dall'Estremo Oriente, devono raggiungere il Nord Europa attraverso il Mediterraneo».

«Negli scorsi giorni il Commissario

Appuntamento Uir a Parma con il Cepim in primo piano

«Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali. La piattaforma logistica Tirreno - Brennero» è il titolo del convegno tenutosi a Palazzo Soragna a Parma nell'ambito degli incontri promossi da Uir (Unione Interporti Riuniti) in varie realtà logistiche italiane con l'obiettivo di presentare un'analisi del Censis sul settore. L'Istituto ha preso in esame le potenzialità di crescita, le criticità e il contesto in cui operano gli interporti italiani.

Quello di Parma si pone da sempre l'obiettivo di captare la domanda di trasporto merci "lato terra" proveniente dal sistema marittimo portuale di La Spezia e Livorno, e viceversa, destinato al transito attraverso il Brennero.

Nell'incontro di Palazzo Soragna tutti i vari interventi, di cui diamo un'ampia sintesi in questa pubblicazione, sono stati centrati sulla necessità di potenziare l'asse Tirreno - Brennero, di concretizzare il progetto della Pontremolese, di sensibilizzare la parte pubblica affinché ci siano investimenti adeguati a supportare lo sviluppo del servizio intermodale ferroviario».

governativo della Pontremolese ci ha comunicato che sono stati sbloccati 234 milioni di euro, per cui si prevede che il cantiere tra Parma e Vicoforte possa essere aperto già il prossimo anno. Il mio auspicio è che il confronto odierno possa aumentare il livello di consapevolezza degli stake holders, specie quelli pubblici con in primo piano le Ferrovie, affinché i tempi di realizzazione delle opere possano ridursi.

In questa occasione confermo l'interesse del Comune di Parma allo sviluppo dell'interporto, un interesse che già c'è e che crescerà di intensità specie intorno alla costruzione delle infrastrutture del corridoio Tirreno - Brennero».



Alessandro Ricci

«Le motivazioni che ci hanno indotto ad organizzare questo tour in giro per l'Italia attraverso le diverse realtà interportuali - ha detto il presidente di Unione Interporti Riuniti, Alessandro Ricci - stanno nell'esigenza di alzare il livello del confronto, e anche nella sensibilità, da parte di tutti i soggetti coinvolti, a diverso titolo e con diverse modalità, sui temi e sulle questioni che attengono l'attività e le funzioni che il sistema degli interporti è in grado di mettere in campo nell'ambito del sistema economico del nostro Paese. Quando un anno fa abbiamo presentato a Roma il rapporto del Censis, ci siamo posti l'obiettivo di far sì che quell'appuntamento non restasse un appuntamento di carattere nazionale ma che, invece, potesse calarsi nelle singole realtà, coniugando quelli che sono gli aspetti che ogni singolo territorio è in grado di poter esprimere in un contesto di carattere generale. Oggi, in questo contesto, quello di Parma, l'attenzione è centrata sul corridoio Tirreno - Brennero.

Ringrazio il Censis non solo per il lavoro che ha fatto ma anche per l'impegno e la disponibilità che ha dimostrato nel corso di questi mesi nell'accompagnarci nel percorso nazionale che abbiamo messo in campo.

Da quanto dirà il dottor Estrafallaces vedrete che emergerà un quadro di vitalità degli interporti estremamente importante. Un quadro e una vitalità che non è solo legata all'attività che ogni

Il settore intermodale fortemente penalizzato negli ultimi anni

Chiediamo a Governo e Parlamento una nuova legge sugli interporti

singolo interporto è in grado di mettere in campo ma soprattutto a ciò che l'attività di un interporto produce per le imprese che sono insediate in quel territorio, per consentire loro di avere opportunità per poter meglio competere.

Le risorse pubbliche investite nella legge 240, che è la legge di riferimento attraverso cui sono stati realizzati e implementati gli interporti, sono state risorse investite bene che hanno prodotto risultati, hanno prodotto ulteriori risorse dal punto di vista degli investimenti da parte di soggetti privati, da parte di soggetti locali e hanno consentito la possibilità di mettere a disposizione del Sistema Paese una rete di interporti che non è ancora completata, che ha sicuramente ancora dei limiti ai quali occorre prestare grande attenzione, ma che offre una grandi opportunità di sviluppo. Emerge ovviamente un quadro che è differenziato, una forte presenza degli interporti nell'area Nord già sviluppata, nell'area del Centro sulla quale si sta sviluppando, e sulla quale si avvieranno importanti esperienze, e indubbiamente una carenza molto forte nell'area più meridionale del nostro Paese. D'altra parte è anche la fotografia di quello che è il tessuto economico italiano.

La legge 240, dicevo prima, è la legge di riferimento. E' datata 1990. E' una legge che ha svolto il suo ruolo, la sua funzione. Noi oggi abbiamo bisogno di traghettare un nuovo quadro normativo. Un po' come sta avvenendo con la portualità. Non è tanto legato ad un problema di spesa in sé, e quindi di risorse ulteriori da destinare, quanto di mettere a punto sotto un profilo più di carattere operativo alcuni aspetti che consentano al sistema interportuale di decollare al punto giusto. Noi ci auguriamo, e abbiamo lavorato per creare le

condizioni, perché questo possa avvenire nel corso dei prossimi mesi. Speriamo che Governo e Parlamento possano definire una nuova legge sugli interporti. La nostra parte l'abbiamo già fatta. Abbiamo evidenziato gli elementi per noi essenziali, non nell'interesse specifico delle nostre singole imprese, ma nell'interesse del sistema economico. Mi auguro che a partire dalle prossime settimane e in un tempo relativamente breve si possa arrivare a questo risultato. Ne abbiamo discusso con il sottosegretario Giachino, con il Ministro e anche, ovviamente, con le competenti commissioni parlamentari.

E' inoltre importante ridefinire le strategie che il nostro Paese deve metter in campo sul tema della logistica e dei trasporti. Credo che sia particolarmente utile riaprire il confronto intorno al tema del Piano della logistica. Aspettiamo a breve di rimetterci intorno ad un tavolo con il sottosegretario Giachino. Dobbiamo cominciare a fare delle cose, non possiamo continuare a fare un lavoro semplicemente accademico.

L'anello debole del sistema è lo sviluppo dell'intermodalità perché è quello che più è stato penalizzato nel corso di questi anni. Lo sviluppo dell'intermodalità ci consentirebbe di avere un sistema di trasporti nel nostro Paese in grado di coniugare efficienza e competitività con aspetti di carattere ambientale, di decongestionare il nostro sistema. L'Italia non eroga sufficienti risorse a sostegno dell'intermodalità. Tutti gli altri Paesi europei hanno quantità di risorse enormi. Pensate che solo la Svizzera destina quasi 160 milioni di euro all'anno per il sostegno del trasporto intermodale e del trasporto ferroviario. Ovviamente sono condizioni di tipo diverso, ma potremmo parlare dell'Austria, Germania, Francia, Slovenia, Repubblica Ceca, Polonia, Ungheria. Il nostro è in questo momento l'unico Paese in cui manca questo tipo di strategia. Il 2009 è stato un anno pessimo per l'intermodalità. Il 2010, se non intervencono in tempi rapidissimi azioni diverse, rischia di essere ancora peggiore. Aspettavamo con grande interesse il provvedimento legato al ferro-bonus che ci era stato promesso. C'era stato un forte impegno nel corso dei mesi scorsi. Il Parlamento ha invece bocciato tutti gli emendamenti finalizzati a finanziarlo, pur con una quota modestissima, stiamo parlando di 25 - 30 milioni di euro. In riparazione il Parlamento ha impegnato il Governo ad introdurre nei primi provvedimenti finanziari dell'anno il recupero di questa azione. Ci auguriamo che ciò avvenga. In questa direzione si è intanto mossa la Regione Emilia Romagna. L'Emilia Romagna nel corso del 2009 ha infatti prodotto due atti significativi ed essenziali. Innanzi-

tutto un accordo con le Ferrovie, di cui voglio dare atto all'assessore Peri, e alla Regione Emilia Romagna, sulla questione dei terminali. E' stato fatto secondo me un grosso lavoro che può essere d'esempio su scala nazionale. L'accordo mira a porre ordine, ad evitare sovrapposizioni di strutture terminalistiche che esistono in una realtà come quella emiliana romagnola e che purtroppo, più in generale, esistono nel nostro Sistema Paese. E' un provvedimento in linea con il ragionamento che noi stiamo facendo nell'ambito del nuovo quadro normativo nazionale.

Inoltre la Regione Emilia Romagna ha avuto il coraggio e preso l'impegno di destinare una quota di risorse, pari a 3 milioni di euro annui per tre anni, da destinare al settore intermodale e allo sviluppo del traffico ferroviario nella nostra regione. Questo, non con l'obiettivo di finanziare il traffico esistente, ma di far crescere le quote di mercato, di aggredire quelle potenzialità che gli studi e le analisi fatte nella nostra regione dimostrano esserci. Ci auguriamo che attraverso un'azione di questo tipo sia possibile raggiungere il risultato. Ovviamente, in un contesto di carattere nazionale, quanto fatto può apparire una piccola cosa, ma per la Regione Emilia Romagna è un grande impegno. Chi opera in questa regione, a partire dall'interporto di Parma, a partire dall'interporto che io rappresento, quello di Bologna, è un elemento importante e significativo. Direi rilevante. Se però non è contestualizzato in un ragionamento di carattere generale, di carattere nazionale, finisce per avere una portata ridotta. Positivo per le nostre realtà, positivo per le nostre imprese, positivo per le imprese che sono insediate nel territorio emiliano romagnolo, ma sicuramente non efficace in una dimensione di carattere più generale. Un intervento di carattere nazionale che vada in questa direzione sarebbe auspicabile e si integrerebbe perfettamente con le azioni portate avanti dalla Regione Emilia Romagna, dalla Regione Friuli Venezia Giulia, dalla Regione Campania. Queste Regioni hanno messo in campo provvedimenti di tipo diverso ma che avevano le stesse finalità e le stesse caratteristiche. Ci auguriamo che questo dinamismo delle realtà locali, delle realtà territoriali, possa essere un elemento di stimolo particolarmente utile per chi ha una funzione di Governo nazionale. Il nostro settore ha bisogno di maggiore attenzione, di una sensibilità che vorremmo misurare alla prossima prova dei fatti. Non solo nelle dichiarazioni, ma in fatti concreti. O si passa ai fatti, oppure per quanto riguarda l'intermodalità - ha concluso Ricci - assisteremo ad un 2010 ancor più tragico di quello che è stato il 2009».



«Inizio facendo due considerazioni. La prima è che in un modo un po' azzeccato, in questo studio, in questo disegno dell'interportualità italiana, che abbiamo realizzato per Uir, abbiamo associato l'interporto di Parma ad altri due interporti, quelli di Livorno e di Prato, chiamandoli Sistema interportuale dell'asse Tirreno - Adriatico. In realtà - ha spiegato Francesco Estrafallaces, responsabile Area analisi economica del Censis - noi sappiamo che Parma potrebbe essere il tassello di un mosaico leggermente diverso. Potrebbe essere associato all'area interportuale del Nord Est che guarda più in direzione del versante del Brennero, verso il Nord Europa.

Però, nel momento in cui siamo entrati con la nostra analisi all'interno dei singoli interporti ci è sembrato che una sorta di filo rosso, come dice lo stesso studio, legasse le tre strutture interportuali. Ci è sembrato che ci fosse un presidio molto forte, in una fascia ben definita peraltro ricca, estremamente interessante del territorio nazionale, che è quella che da un lato guarda all'alto Tirreno e dall'altro all'alto Adriatico.



Francesco Estrafallaces

E' tutta un'area che ha con Livorno legami abbastanza consolidati e non soltanto con il porto di Livorno ma anche con La Spezia e poi con Genova. L'attività di Prato, in qualche modo, guarda molto all'area spezzina e all'area ravennate, si muove poi lungo un asse longitudinale nord - sud, ha dei legami molto consolidati, ad esempio, con l'area di Grosseto, con l'area di Scarlino, ha legami consolidati con imprese dell'Italia meridionale. Anche Parma ha solidi legami con il versante di La Spezia e Genova e sul versante ravennate.

Quindi ci sembrava in qualche modo che questa triade (Parma, Prato, Livorno) fosse un sistema di interporti. Strutture che abbiamo definito di cabotaggio nel senso che presidiano soprattutto spostamenti, flussi di merci, di raggio medio corto. Questo non significa che si tratti di tre interporti, in particolare Parma, che non hanno una valenza strategica. Per diversi motivi è l'esatto contrario. Prima di tutto perché Parma, pur essendo vicino ad un interporto di grandi dimensioni come quello di Bologna, è non lontano da un altro importante interporto che è quello di Verona. Il Cepam è stato in grado nel corso degli anni di mantenere una pro-

I legami con il settore manifatturiero

Interporti e competitività del sistema produttivo

pria caratterizzazione, una propria specificità, un proprio aggancio al territorio. Si tratta di un territorio molto particolare, estremamente denso di imprese, estremamente ricco. E' stato in grado di generare un'offerta estremamente originale di servizi. La via che gli interporti devono seguire è proprio quella di una forte caratterizzazione. Devono avere la capacità di offrire, innanzitutto, dei servizi ad un sistema di imprese che opera a livello locale. Un secondo aspetto estremamente interessante di questa "triade" è quella di essere snodi di decongestionamento del traffico. Incentivare l'intermodalità significa in qualche modo generare dei servizi ad elevato valore aggiunto per il sistema delle imprese locali. L'interporto di Parma, l'interporto di Livorno, l'interporto di Prato, si trovano a ridosso di assi che hanno una grande valenza strategica nel flusso delle merci, ma che purtroppo vivono un problema di fortissimo congestionamento specialmente in alcune parti dell'anno. Ad esempio l'asse Parma - mare. Incentivare l'intermodalità significa scaricare quest'asse viario da flussi eccessivi. Questo vale allo stesso modo per l'asse Firenze - mare. Ognuno di questi interporti è un nodo di offerta logistica e può essere in prospettiva un nodo di grande servizio per il territorio, per la fluidificazione dei flussi di merci.

Permettetemi di fare una considerazione sul sistema delle imprese, visto che non mi occupo soltanto di interporti e di logistica. Come ben sa il professor Azzali, noi del Censis ci occupiamo prevalentemente di sistemi di imprese, di sistemi manifatturieri. Parlare di sistema manifatturiero significa però parlare, in qualche modo, anche di interporti. Sapete perfettamente, molto meglio di me, che questo è stato un anno di grande stress per il sistema manifatturiero italiano. La crisi spinge molte imprese a modernizzarsi. Modernizzarsi non significa fare semplicemente innovazione tecnica incorporata nel prodotto, ma significa modernizzare i processi all'interno dell'impresa. Una grande leva della modernizzazione, soprattutto delle imprese manifatturiere, è la logistica. Questo aspetto viene spesso poco sottolineato. Il made in Italy è stato in questi anni il portabandiera dello sviluppo del sistema produttivo nazionale. Ha potuto consolidarsi all'estero, non soltanto perché gli imprenditori hanno puntato sulla qualità dei prodotti, ma anche perché gli imprenditori hanno cominciato a vendere meglio rispetto a quanto facevano in passato. Hanno incominciato a comprimere quello che è chiamato il "time to market", cioè il periodo che passa dal momento in cui si produce all'interno dell'azienda un deter-

minato bene fino a quello in cui arriva sul mercato. Il settore è cresciuto perché gli imprenditori manifatturieri hanno collocato il loro prodotto all'interno di catene distributive molto diversificate, non soltanto in Italia, ma soprattutto all'estero. Questo cosa significa? Significa che si è fatta una migliore logistica, che la crescita è dovuta non soltanto alla qualità e all'innovazione fatta sul prodotto, ma perché si è migliorato il processo. Il processo è migliorato perché è migliorato il modo di fare logistica. Tutto questo per dire cosa? Per dire che la logistica è un fattore competitivo assolutamente determinante. I sistemi che favoriscono una migliore logistica - cioè una migliore distribuzione delle merci, una più efficiente distribuzione delle merci con un abbattimento dei costi, una rapida collocazione del prodotto sul mercato - e i nodi come gli interporti e i porti, attraverso cui si veicola questo tipo di logistica, sono un tassello assolutamente determinante della competitività del nostro sistema produttivo. Ecco la relazione molto stretta che esiste fra il fare impresa manifatturiera e il fare logistica, fare interporto, fare porto, fare cluster terra - mare. Oggi non possiamo parlare di competitività dell'impresa manifatturiera se non abbiamo una buona dotazione logistica. Da questo ragionamento deriva il ruolo strategico degli interporti.

L'insieme degli interporti che abbiamo sul territorio nazionale, lasciando da parte un difficile 2009, sta registrando delle discrete performance. La sorpresa è che i grandi interporti, come Bologna e Verona, nell'anno della crisi o hanno tenuto o, addirittura, hanno registrato una crescita nel fatturato. Questo significa che noi stiamo parlando di un settore con grandissima vitalità. Cir-

ca il 3% del valore aggiunto complessivo del sistema dei trasporti in Italia è generato dal sistema interportuale. Sono 70 milioni, e forse più, le tonnellate di merce che transitano all'interno degli interporti. Di questi 70 milioni circa il 37% è movimentato attraverso l'intermodalità. E' molto o è poco?. A Ricci dico che è buon punto di partenza. Però, se pensiamo che il sistema logistico in questo momento è uno degli snodi, se non lo snodo della competitività del nostro Paese, è evidente che anche gli interporti devono cercare di migliorare le proprie performances. Mi permetto di dire anche che, probabilmente, Uir non si deve porre soltanto l'obiettivo di un miglioramento di tipo quantitativo, cioè far transitare più merci, generare più fatturato, più movimentazione, ma anche quello di uno sviluppo qualitativo, di una migliore offerta di servizi all'interno dell'interporto. Non parlo solo del carico e scarico delle merci ma anche, ad esempio, servizi come le Autostrade viaggianti o quant'altro.

Questo road show promosso da Uir non deve essere considerato un punto di arrivo ma è soltanto l'inizio di un percorso, molto più complesso, che punta ad una maggiore visibilità e a stimolare, interporto per interporto, un lavoro indirizzato a diversificare l'offerta, a fare un salto qualitativo rispetto a quello, pur importante, che è stato fatto fino ad oggi. Quindi occorre investire di più in tecnologia, investire di più in una serie di servizi sempre più complessi, disporre di risorse pubbliche che attivino un insieme di risorse private tali da consentire un ulteriore incremento degli investimenti. Occorre insomma dare sostanza a quello che abbiamo definito un sistema a manutenzione permanente. Quello che ci ha colpito - come potete leggere nello studio - è che nella vita di un qualsiasi interporto non c'è stato un anno, un momento, in cui l'attività di investimento si è fermata. Gli interporti hanno bisogno di risorse finanziarie, hanno bisogno di portare avanti un percorso di continuo miglioramento. Il mio auspicio - ha concluso Estrafallaces - è che voi possiate andare avanti sulla strada della qualità, potendo contare su risposte chiare, e soprattutto rapide, da parte del Governo».





Luigi Capitani

«L'Interporto di Parma, di cui Cepim è il soggetto attuatore, è la più grande infrastruttura della provincia di Parma». E' con la descrizione della struttura da lui diretta che Luigi Capitani ha iniziato il suo intervento durante il convegno di Parma. «Il Cepim copre un'area di 2,5 milioni di metri quadrati dedicati ad una attività economica, quella della logistica e del trasporto delle merci, che complessivamente vale, in Italia, il 20% del Pil. Ha 90 aziende insediate - gli ultimi interventi sono stati quelli sviluppati da Catone Group e Bartolini - vi lavorano 1.700 persone, per circa 60 milioni di stipendi netti, ha un giro di affari annuale di circa 250 / 300 milioni di euro, ha circa 450.000 metri quadrati di aree coperte destinate allo stoccaggio delle merci e 15 chilometri di rete ferroviaria, che muovono oggi nell'interporto di Parma, oltre 5 milioni di tonnellate di merci. Come riportato dallo studio del Censis, è il quinto interporto italiano.

Nella struttura vengono espletati servizi alle merci, ma anche alle persone, perché l'interporto è una vera e propria cittadella, una "cittadella della logistica".

Infatti al suo interno c'è un distributore carburanti, una sala convegni, un albergo.

Come posizione geografica l'interporto si trova al centro di un'area a forte densità industriale che comprende la Lombardia, la Toscana, il Veneto, il Trentino Alto Adige, il Piemonte e l'Emilia Romagna e che, per inciso, produce qua-

Investimenti e potenzialità dell'Interporto di Parma Basta al continuo rinvio di opere necessarie allo sviluppo del Cepim

si l'80% del Pil nazionale. Questa collocazione ne fa un naturale convogliatore di traffico per le merci destinate ai mercati italiani e a quelli del Sud Europa. Riguardo ai collegamenti con la rete infrastrutturale italiana c'è da segnalare che il Cepim è a cavallo delle autostrade A1 e A15; è "agganciato" alla rete ferroviaria Milano - Bologna; si trova al centro del corridoio Tirreno Brennero, a soli 120 chilometri dal porto della Spezia, che oggi è il terzo porto italiano per numero di contenitori movimentati con oltre 1,2 milioni di teu all'attivo nel 2008.

In un contesto geo-economico globale i cui confini si allargano ogni giorno di più, diventa imprescindibile intervenire in favore del cosiddetto "riequilibrio" modale, che ha come emblema lo sviluppo ferroviario e un migliore assetto territoriale.

In tal senso, come ha dimostrato lo studio del Censis, occorre migliorare la capacità che gli interporti hanno di creare valore, intensificando la rete che li collega al sistema portuale o, più in generale, all'intero cluster marittimo.

Su questa premessa nel Luglio 2007 è stato firmato il documento di programma fra le Province di Verona, Parma e La Spezia sullo sviluppo del trasporto intermodale. Il documento segue quello già sottoscritto, proprio in questa sede, da Parma e La Spezia il 2 Dicembre 2006 e con i medesimi contenuti.

L'obiettivo dei due documenti è quello di sviluppare il trasporto merci su rotaia, in particolar modo per i contenitori che arrivano dal Medio ed Estremo Oriente al porto di La Spezia e sono diretti verso il Nord Europa.

Il corridoio Tirreno - Brennero, come detto, è previsto passare dall'interporto di Parma e anche da quello di Verona, dal Quadrante Europa, per poi proseguire verso le destinazioni d'Oltralpe. Quando

verrà finalmente completato avremo a disposizione un collegamento veloce, che oggi manca, capace di unire il Nord Europa con il Mediterraneo.

C'è un gruppo tecnico di lavoro che ha realizzato uno studio di fattibilità per stabilire le necessità infrastrutturali dei tre nodi (Verona, Parma, La Spezia), ma, al di là di questo, siamo già oggi pronti per avviare operativamente il progetto. Certo, il raggiungimento di tale obiettivo non è facile: la concorrenza col "tutto strada" è forte e trovare il modello economico / operativo alternativo e competitivo è diventato per noi un "must". Vanno infatti tenuti in dovuto conto i benefici di un servizio così innovativo.

Si realizzeranno partenze giornaliere, ad orari prestabiliti e con cadenza regolare, di convogli ferroviari che muovono dal porto ligure, da La Spezia, in direzione di Parma e Verona. In pratica, il cosiddetto "shuttle" di trasporto veloce.

Nei due interporti - come già in parte facciamo per altre soluzioni - possono essere previste lavorazioni integrative ed accessorie ai container, rispetto alle semplici operazioni di carico e scarico, attività di movimentazione, stoccaggio e distribuzione che porterebbero incrementi in termini di occupazione e sviluppo per gli operatori economici del settore logistico. Per le realtà produttive, invece, si tratterebbe di ottenere un servizio di trasporto merci flessibile e a costi contenuti. Inoltre - ha proseguito Capitani - lo sviluppo del trasporto dei container su rotaia limiterebbe l'uso dei mezzi su gomma con benefici di natura ambientale.

Da questo ultimo punto di vista uno studio di Snamprogetti - l'azienda che ha realizzato l'alta velocità per intercederci - ha dimostrato che, per ciascuna coppia di treni/giorno, in un caso teorico di trasporto di 50 teu giornalieri, si risparmierebbero in un anno circa 270.000 euro come costi dovuti alle esternalità stradali.

Vantaggi economici quindi sia diretti che indiretti, non soltanto per gli operatori ma anche per i cittadini.

Tra i progetti, oltre al servizio shuttle già ricordato, troviamo il nuovo terminale ferroviario, il completamento dell'elettrificazione nel tratto Castelguelfo - Interporto, una nuova piccola centrale elettrica a biomasse e a metano e una nuova stazione di servizio Eni con parcheggio scambiatore.

L'interporto necessita di nuove aree per meglio competere e svolgere la sua funzione di retroporto di La Spezia. La situazione deve essere risolta con urgenza, in tempi molto stretti. Lo stesso dicasi per il nuovo terminale ferroviario per il quale esiste una forte criticità.

Da poco meno di un anno sono amministratore delegato dell'interporto. Quando arrivai sembrava che si dovesse

concludere in maniera abbastanza veloce la progettazione di questo terminal container. Sono passati 11 mesi e le Ferrovie non hanno fatto un passo. Secondo me, come si usa dire nel calcio, Fs fa melina. Domani, vediamo, dopodomani, questa è una buona idea ma... e così di seguito. Considerando però che il capitale lo mettiamo interamente noi, al contrario di altri casi dove per esempio si realizza 50/50, è difficile capire perché non si vada a realizzare velocemente un asset strategico per l'interporto. Non si capisce perché debba essere rimandata di giorno in giorno.

Dobbiamo inoltre migliorare il gioco di squadra. Ci sono asset che sono a disposizione e ci sono aspetti burocratici che devono essere risolti. Manca un vero gioco di squadra tra gli operatori che sono deputati a portare avanti le strategie di sviluppo dell'interporto. A volte ho l'impressione che qualcuno giochi in qualche altra squadra. Dovremmo stare tutti sulla stessa barca. Qualcuno invece ogni tanto scende, poi risale, poi scende di nuovo.

L'iter autorizzativo è un'altra delle criticità esistenti. Va velocizzato. C'è un grande impegno per sviluppare la Pontremolese e la parte stradale della Tirreno - Brennero. Sarebbe opportuno, compatibilmente con la rilevanza degli investimenti, velocizzare quanto più possibile questi progetti. Questo perché le opere di cui parliamo restino per Parma un'opportunità e non diventino una complicazione. Parma, posizionata com'è in mezzo alla Pianura Padana, è stata per tanti anni, e lo è ancora, un punto strategico di raccolta e smistamento delle merci. Lo sviluppo del quadrante Nord Ovest alle spalle di Genova e quello del quadrante Nord Est, cui fanno riferimento gli interporti di Venezia, Padova, Verona e Bologna, i porti adriatici, eccetera, se non si fanno in fretta le opere di cui parliamo rischia di relegare Parma fuori dai futuri giochi, rischia di farla regredire. E' a rischio una maggiore internazionalizzazione del nostro interporto.

I tempi di realizzazione che dipendono da noi, ma anche quelli che non dipendono da noi, dal momento in cui si decide, devono poter essere contenuti in massimo due o tre anni.

L'interporto di Parma in definitiva è parte di un network all'interno del quale per giocare un ruolo internazionale deve essere messo in condizione di farlo, deve avere le stesse possibilità che hanno gli altri. Il futuro degli interporti, secondo me, sarà sempre più legato ad un massiccio arrivo di merci che arrivano dall'estero. Oggi esistono ancora buone possibilità per Parma. Se facciamo presto potremo coglierle. Se rallentiamo, o addirittura ci fermiamo - ha concluso Capitani - perderemo delle grandissime occasioni».



Un protocollo fra istituzioni a sostegno del corridoio

L'intesa fra istituzioni, riguardo al tema del collegamento tra l'area tirrenica e la Pianura Padana, è stata al centro dell'intervento svolto da Vincenzo Bernazzoli, presidente della Provincia di Parma e presidente del Comitato istituzionale Tirreno - Brennero.

«Il nostro impegno è stato indirizzato al coordinamento dei soggetti istituzionali che afferiscono al corridoio Tirreno - Brennero. Uno sforzo innovativo in quanto in passato il tema è stato sempre affrontato in una logica molto locale di Pontremolese, di collegamenti tra Massa, Spezia e Parma. Come istituzioni abbiamo invece cercato di cogliere quelli che sono i cambiamenti epocali indotti dall'economia globalizzata quali ad esempio l'enorme flusso di merci che attraverso il Canale di Suez arriva in Europa. Per il nostro Paese c'è la possibilità di avere porti in grado di captare flussi di traffico diretti anche nel Centro Europa con tempi di consegna più convenienti.

In questo scenario è decisiva la creazione di un corridoio logistico intermodale e plurimodale attrezzato. Sono stati così messi insieme 60 soggetti diversi tra cui 5 Regioni, 9 Province, 10 Comuni capoluogo e 8 Camere di Commercio. Questi enti, insieme ai parlamentari dei vari territori interessati, hanno condiviso l'obiettivo e firmato, a gennaio dello scorso anno, un protocollo a sostegno del progetto che vuole mettere a valore oltre che le realtà portuali anche i centri intermodali presenti sul corridoio come ad esempio il Cepim di Parma o il Quadrante Europa di Verona.

L'importanza dell'iniziativa è comprovata anche dagli investimenti fatti nelle infrastrutture. In particolare sul versante autostradale con l'ormai imminente via libera del Cipe alla bretella tra Parma e l'A22 per la quale sono già disponibili le risorse del privato, e anche sull'asse ferroviario che è fondamentale per sostenere l'intermodalità. Infatti, sono stati aperti alcuni cantieri sia sul versante toscano - ligure che su quello emiliano tra Solignano e Fornovo. Inoltre c'è stato lo sblocco del finanziamento del nodo di Parma e la conferma delle risorse per la progettazione complessiva dell'opera per oltre 40 milioni di euro inserita nella Finanziaria del 2006.

Risultato, quest'ultimo, importante ma non sufficiente perchè c'è da completare l'opera ora che alcuni rilevanti investimenti sono stati fatti: c'è la questione del collegamento del nodo di Fornovo, dell'elettrificazione della Parma - Suzzara, quello della galleria di valico. Non essendo al centro dei poli attrattivi più forti il corridoio corre costantemente il rischio di una emarginazione che va respinta attraverso un grosso lavoro di squadra. In una partita come questa, di interesse nazionale, nessun soggetto ha la possibilità da solo di arrivare ad alcun risultato utile. Per noi è stato importante sentirsi parte di una scom-



Vincenzo Bernazzoli

messa più larga: quella di permettere al nostro Paese di essere più competitivo. Come autonomie locali abbiamo, fino ad oggi, avuto la responsabilità di sviluppare i centri intermodali nell'ottica di una valorizzazione dell'economia locale. Da ora in poi avremo anche quella di svilupparli su scala molto più ampia. Come evidenziato nello studio del Censis non solo ci sono importanti opportunità di crescita imprenditoriale, occupazionale, di qualificazione della competitività del sistema nel suo complesso, ma anche quella di sviluppare con decisione questo settore tenendo conto delle compatibilità dal punto di vista ambientale.

In un contesto in cui le risorse disponibili saranno sempre più limitate, diventa inoltre importante decidere, non attraverso analisi teoriche ma attraverso scelte condivise, quali sono gli investimenti e le scelte più importanti. Intanto valorizzare adeguatamente gli investimenti già fatti in strutture che oggi esistono, e che hanno certe caratteristiche, è una scelta fondamentale. Noi assistiamo, in una realtà complessa com'è quella del nostro Paese, dove le competizioni territoriali sono molte volte esasperate, ad una sciagurata proliferazione nel campo della logistica di poli, di centri. Se vogliamo fare una scelta importante in questo senso, cominciamo a dire che non possiamo andare avanti sulla strada della frammentazione visto che rischia di complicare gli investimenti già fatti e limitare la possibilità di sviluppo in un prossimo futuro. Questo è il primo tema.

Secondo tema importante, sottolineato dallo studio, è quello di mettere veramente in rete le realtà esistenti con una valorizzazione del rapporto tra porti, retroporti e interporti. Una realtà come la nostra, quella di Parma, potrà dare un contributo importante allo scenario nazionale se saprà mettersi in rete tra i due mari, tra il porto di La Spezia e quello di Ravenna, per proporre in una logica pianificata questa piattaforma logistica sui mercati europei.

Le istituzioni devono continuare a credere nell'importanza della logistica e dell'interportualità facendo bene la loro parte, in modo integrato e coordinato, condividendo con l'imprenditoria privata la possibilità di attrarre investimenti e capacità manageriale in questo settore. Penso ad esempio - ha concluso Bernazzoli - che risorse possano essere messe in campo da parte delle Fondazioni bancarie o da Fondi di investimento destinati allo sviluppo del territorio».

Sfruttare la centralità del Mediterraneo Proporci oltre le Alpi puntando su La Spezia

«Stiamo vivendo un periodo di crisi economica vera che si ripercuote in maniera consistente sui traffici. C'è un forte calo della produzione, un calo dei traffici, una serie di cambiamenti che o noi intercettiamo o andiamo incontro ad un inevitabile declino. Credo - ha detto il presidente dell'Autorità portuale di La Spezia, Lorenzo Forcieri - che dobbiamo aumentare la nostra competitività per cercare di raggiungere livelli più alti. Nella discussione sulla legge di riforma dei porti c'è la questione della piccola percentuale di Iva prodotta da destinare all'autonomia finanziaria delle Autorità portuali. Si tratta di un provvedimento deciso nel 2000 e mai messo in atto. In un anno di crisi come il 2009 l'iva generata dai porti, secondo una prima stima, va dai 9 a i 10 miliardi di euro. E' una questione importante e strategica. va risolta perché generiamo ricchezza, ge-

pazione di spazi teu/mq di 3,2, il più alto d'Europa.

Stiamo cercando di aumentare la nostra efficienza, la nostra competitività. Dal 1995 - anno di entrata in vigore della riforma portuale - al 2008, il traffico di contenitori nel Mediterraneo è passato da 7,2 a 30,3 milioni di teu. Di questo aumento l'Italia ha beneficiato in modestissima parte. I porti spagnoli hanno invece avuto un aumento del 343%. I porti dell'alto Tirreno avevano nel '95 una quota di mercato del 27,9% mentre nel 2008 hanno registrato una quota del 13,4%. I porti spagnoli sono invece passati dal 18 al 20,4%.

Il Mediterraneo continua a mantenere la sua centralità nei traffici internazionali e appena ci sarà la ripresa, noi come Italia, avremo l'enorme opportunità di essere punto di riferimento dei flussi che passano in questo grande mare. Oggi però, purtroppo, non riusciamo a servire neanche il nostro mercato domestico. Una notevole quantità di traffico da e per regioni come Lombardia e Veneto passa dai porti del Nord Europa.

Come Paese dobbiamo avere non solo l'ambizione di servire il nostro sistema domestico ma di proporci anche oltre le Alpi. E' questo un obiettivo dello sviluppo del corridoio Tirreno - Brennero. Tutta l'area che va da Monaco di Baviera verso Est può diventare un nostro mercato di riferimento.

Palenzona ha nei giorni scorsi rilanciato sulla stampa l'idea di un'unica logistica per l'area del Nord Ovest basata sul retroporto di Alessandria, su Rivalta Scrivia e sulle altre strutture interne avendo come punto di riferimento il porto di Genova. Una specie di cuneo che punta su Genova e che comprende Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta fino a Milano Ovest.

Questa visione mi sembra utile però se inserita in un quadro di politica nazionale. Da una parte c'è questo sistema che sta crescendo e dall'altro quello dei porti dell'alto Adriatico con Trieste, Venezia, la Slovenia. Noi rischiamo di restar fuori. Ecco allora l'importanza di iniziative come quella odierna. Spero che si possa realizzare quanto è prospettato in questo studio del Censis. Abbiamo l'opportunità di fare massa critica puntando sul porto di La Spezia ed anche su quello di Livorno. Dobbiamo creare un altro imbuto che parte da Milano Est e comprende Emilia e Veneto. Dobbiamo creare una logistica del Nord - Centro Est così come dall'altra parte c'è la logistica del Nord Ovest. Abbiamo bisogno per far questo di una politica nazionale che ci supporti sul fronte delle semplificazioni amministrative, degli investimenti e che riduca i tempi di realizzazione delle infrastrutture. Per quanto riguarda la questione Ferrovie - ha concluso Forcieri - Moretti ci deve dire cosa vuol fare del settore cargo, se lo ritiene un comparto strategico, altrimenti dobbiamo sviluppare altre soluzioni».



Lorenzo Forcieri

neriamo occupazione.

Ho invitato Nerli, il presidente di Assoporti, ad assumere una posizione forte su questo aspetto nei suoi contatti con il Governo. E' un provvedimento che la Spagna ha già attuato e così sta facendo anche la Francia. Non possiamo rimanere indietro.

La crisi sta portando modificazioni concrete nel modo di lavorare degli operatori. Un anno fa si parlava di far entrare ed uscire velocemente i contenitori dai porti mentre oggi c'è un'attenzione, direi parossistica, verso i costi. Da Aponte, l'armatore di Msc, ricevo telefonate in cui chiede spiegazioni, ad esempio, sul doppio pilota previsto dalla Capitaneria per navi di un certo tonnellaggio, di una certa lunghezza, sulle tariffe dei rimorchiatori, eccetera. Tutti dobbiamo farci carico della crisi cercando di aumentare la competitività e diminuendo i costi.

Il porto di La Spezia è il secondo porto italiano non di transhipment. Prima c'è Genova con 1.700.000 teu e poi, dati 2008, c'è La Spezia con 1.200.000 teu. Chiuderemo il 2009, più o meno, con 1.050.000 teu. Il nostro scalo ha un indice di occu-



Cesare Azzali

«Questa mattina è stato detto che con la crisi le cose stanno cambiando. E' assolutamente vero. Questo Paese - ha iniziato il suo intervento Cesare Azzali, direttore generale Unione Parmense degli Industriali - deve capire che vanno fatte cose di assoluto buonsenso attraverso decisioni urgenti, con la necessità di non creare stupide competizioni tra territori che tra loro si raccontano di essere il centro del mondo, ma il mondo non lo sa. L'Italia è un piccolo Paese con poca gente, peraltro vecchia e peraltro molto spesso poco impegnata a lavorare, non in linea con le parti più moderne di questo villaggio globale che è diventato il mondo.

Oggi si dice che dobbiamo collaborare, che dobbiamo cercare di intercettare i flussi di traffico, che dobbiamo fare di nuovo economia in maniera più attenta alle esigenze della manifattura. La logistica serve se ci sono le aziende, la logistica funziona se si ha una organizza-

Azzali: non possiamo più continuare a perdere tempo Ci sono scelte già fatte per le quali occorre lavorare e non chiacchierare

zione e si offrono servizi capaci di attrarre clienti. Se invece ci sono organizzazioni che presidiano in maniera monopolistica mafiosa il proprio posizionamento territoriale, se abbiamo una serie di costi dobbiamo riuscire a razionalizzare. Le idee, secondo me, le abbiamo tutti abbastanza chiare. In realtà questo Paese chiaccherà ma non fa.

Ci sono tutta una serie di scelte che sono già state identificate nel passato, che sono già state ripetutamente realizzate, che sono state fatte oggetto di progetti su cui hanno guadagnato schiere di consulenti, di politici, di funzionari, di imprenditori e quant'altro, ma di fatto non riusciamo a costruire una rete di iniziative serie fatta da gente che non chiaccherà ma lavora. Al di là del fatto che vengo spesso considerato provocatorio, in realtà la mia provocazione sta nel fatto di dire cose assolutamente banali, assolutamente ovvie e scontate, che tutti sanno, ma che tutti sono troppo furbi per prendere in considerazione nella loro reale portata. La crisi che si è determinata pone a tutti almeno la necessità di domandarsi: abbiamo il tempo di continuare a fare, sostanzialmente i cicisbei? Se non si cambia il processo che si è innescato ci porterà rapidamente a perdere quel poco di capacità competitiva che abbiamo e quindi quella possibilità di

mantenere il benessere che ancora ci caratterizza. Arrivo al punto. Il mondo imprenditoriale ha bisogno che esista un sistema di scelte a livello nazionale che in qualche modo metta a sistema, metta a rete quello che c'è. Noi non abbiamo bisogno che il porto di La Spezia si metta a fare a cornate con il porto di Genova. Non abbiamo bisogno che l'Interporto di Parma si metta a fare a cornate con quello di Bologna o con Dinazano. Non abbiamo bisogno di sognare, così come non abbiamo bisogno di illuderci che il Governo, che non ha i soldi per fare le cose essenziali, possa fare miracoli in questo settore. Tutti quelli che parlano delle cose che interessano loro, siccome ne parlano fra di loro, poi si autoconvincano che basta chiedere per ottenere che le cose vengano fatte. Avevo una zia che mi raccontava la favola di un asino che "produceva" marengi. Dopo aver compiuto i sei anni ho cessato di credere alla favola dell'asino che "produceva" marengi. Siccome non è immaginabile che si produca tutto quello che si chiede, credo che occorra fare una serie di richieste abbastanza precise e soprattutto realistiche. Ad esempio chiedere al Governo di darsi delle priorità, quelle fattibili, e di chiarirle in maniera tale che la gente sappia che cosa si può aspettare. Alcune cose

si potranno fare, altre si dovranno fare in un secondo momento. Avere delle indicazioni chiare, su quali sono i tempi della realizzazione delle scelte, è molto importante. Bisognerà incominciare a capire se il sistema ferroviario italiano è un sistema privato oppure pubblico. Se è pubblico allora dipende dalle indicazioni che riceve dal potere politico, da chi è legittimato a fare una scelta piuttosto che un'altra ma che, questa scelta, deve farla in maniera chiara e trasparente. Credo che iniziative come quella odierna siano utili in questo momento perchè possono servire a ciascuno di noi per cominciare realmente a capire se vuole dare un contributo a realizzare le cose in cui dice di credere e soprattutto per cominciare a costruire una serie di priorità chiare. Pensare di continuare a fare tutto insieme rischia di penalizzare strutture come la Tibre che può offrire interessanti potenzialità per lo sviluppo logistico di questo Paese. Dal punto di vista del mondo industriale parmense - ha concluso Azzali - ciò che è fondamentale, in questo momento, è che le tante cose che ci siamo dette vengano messe a priorità e vengano accompagnate da una paginetta in cui si dica chi fa che cosa, con quali risorse e in quali tempi cercando di essere coerenti con quello che si scrive».

Sulla linea Pontremolese disponibili ulteriori tracce Nel settore merci le Fs puntano alla specializzazione delle linee

Le strategie messe in campo da Rete ferroviaria italiana nel settore merci, sono state oggetto dell'intervento di Pasquale Ventrella, direttore commerciale e di esercizio di Rfi, Gruppo Fs. «Oggi sono stati fatti diversi riferimenti alle Ferrovie. Io porto la visione del gestore dell'infrastruttura mentre alcuni argomenti trattati, gli asset come il retroporto di Santo Stefano Magra o il Cepim di Parma, sono di diretta competenza di Fs Logistica». Dopo alcuni dati di carattere generale riguardanti Rfi, Ventrella ha evidenziato che il Gruppo Fs sta operando «per sviluppare il trasporto ferroviario su quelli che sono gli assi forti che collegano i principali poli produttivi nazionali ed europei con i porti, cercando di concentrare in un'ottica di respiro europeo i principali investimenti nei progetti prioritari, quelli che riguardano i quattro corridoi che di fatto interessano il nostro Paese. In maniera particolare puntiamo sui valichi al-

pini. Il 70% delle merci ferroviarie che circolano nel nostro Paese transitano dai porti e dai valichi alpini». La mancata soluzione delle criticità che oggi esistono in questi punti - ha proseguito Ventrella - inevitabilmente si riflette sui costi della produzione e sui costi dell'unità trasportata.

Si prevede che nel 2030 in Italia raddoppierà la quantità di merci trasportate e la speranza «è che una parte di queste possano essere intercettate dal vettore ferroviario». Sull'asse del Gottardo e su quello del Sempione si prevede un raddoppio mentre su quello del Brennero un aumento del 50%. «Rfi ha la piena consapevolezza che lo sviluppo del trasporto ferroviario rappresenta uno strumento fondamentale per la risoluzione delle problematiche trasportistiche del nostro Paese sia per quanto riguarda l'approvvigionamento delle materie prime, sia per quello che può essere il trasporto di manufat-

ti finiti. La Ferrovia ha una sua forte vocazione naturale al trasporto di grandi masse a bassi costi unitari. In uno scenario come quello che abbiamo oggi - lasciatemelo dire -, in località in cui è forte la concentrazione dei flussi, abbiamo tempi di percorrenza paragonabili a quelli dell'autostrada. Oltre il 70% dei treni che circolano sulla nostra rete arriva a destino con un ritardo medio di circa 60 minuti. Un valore non ancora soddisfacente ma che rappresenta un sensibile miglioramento rispetto al passato».

Nel settore merci la strategia Fs sta puntando sulla specializzazione delle linee, su un migliore utilizzo integrato della capacità non solo delle linee ma anche dei terminali cui le merci sono destinate, sulla revisione del modello industriale offrendo alle imprese di trasporto il pieno sfruttamento delle linee attraverso un miglioramento delle loro caratteristiche tecniche, su una concentrazione degli scali



Pasquale Ventrella

serviti, sul miglioramento della qualità e delle rese. Riguardo alla linea Pontremolese, Ventrella ha detto che «esistono dei residui di potenzialità che ci possono consentire di incrementare i traffici dal porto di La Spezia verso il Cepim di Parma». L'interporto sviluppa oggi un traffico ferroviario di circa 1 milione di tonnellate con l'impiego di circa 40 treni settimanali. «Attraverso piccoli interventi, come l'elettrificazione della dorsale - ha affermato il dirigente Rfi - è possibile dare una risposta significativa allo sviluppo dei traffici su questo terminale».

Specificare il costo, la tempistica e i lotti

Manca il progetto definitivo del corridoio Tirreno-Brennero

«Che cosa bisogna fare lo sappiamo. Lo sappiamo già da un po' di tempo. Lo sappiamo e l'abbiamo tradotto negli strumenti di pianificazione regionale. Nel Piano trasporti dell'Emilia Romagna - ha affermato l'assessore ai Trasporti della regione, Alfredo Peri - il Corridoio plurimodale Tirreno - Brennero è presente da molto tempo. Sappiamo che non basta scriverlo negli strumenti, va anche concretizzato. In questi ultimi anni ci siamo dedicati a fare questo mestiere.

Oggi si parla tanto delle relazioni tra Liguria e Piemonte. In fondo è giusto così perché ogni territorio fa la sua parte. A noi interessa che si sviluppi il corridoio Tirreno - Brennero. E' un corridoio che esiste in natura, che non è un' invenzione dei convegni, esiste nella storia politica, economica e sociale di questi territori. E' un corridoio che sta già svolgendo una funzione plurimodale fondamentale per l'economia del Paese. L'economia di questo quadrante è rilevante per l'intero Paese e presenta un quadro di imprese fortemente internazionalizzate che ha tutto l'interesse a dialogare con l'Europa da una parte e il Mediterraneo dall'altra. Questo corridoio plurimodale non ha solo la funzione di servire le imprese e l'economia insediata fisicamente nel territorio di Parma, ma sta nella programmazione regionale perché è uno degli elementi cruciali dell'economia regionale e anche di un quadrante più largo, interregionale, del Nord Italia.

Se le istituzioni di un quadrante molto ampio che va da La Spezia fino a al Brennero, condividono una programmazione, tra l'altro attraverso una forte concertazione che sta gestendo la Provincia di Parma, e anche il Governo dice che questa è una priorità nazionale, che è fondamentale per il Paese, la discussione è finita.

Nessuno chiede di fare tutto subito. Noi in questi ultimi abbiamo cercato di ristabilire la centralità del potere decisionale della programmazione rispetto a quello cosiddetto tecnico. Il conflitto è un conflitto di poteri. Chi ha quella rendita di posizione - non sto parlando di Ferrovie, ci sono tante rendite di posizione - tende ad esorbitare rispetto al proprio ruolo e a fare il mestiere di altri. Questa inappropriata del mestiere che si svolge fa sì che la soluzione non si trova mai o, perlomeno, non si trova in tempi utili.

Con Rfi abbiamo fatto un accordo regionale. Fino ad ora, diciamo chiaro - lo dico a Ventrella come l'ho già detto a Moretti - Rfi faceva le sue dinamiche programmatiche negli scali ferroviari e i territori dall'altra parte facevano le loro. Risultato: una confusione straordinaria. Con questo accordo abbiamo ristabilito un punto centrale e cioè che la Regione, di concerto con il proprietario degli asset, stabilisce che cos'è di serie A, cos'è di serie B, cos'è di serie C e

cos'è fuori categoria.

Quindi primo tema: occorre ristabilire che cos'è fondamentale ai fini della logistica. Vediamo cosa serve e cosa è bene dismettere o smettere di fare.

Noi ci siamo riusciti. E' stato faticosissimo portare avanti la concertazione territoriale. Se vogliamo che regga bisogna che negli insediamenti che abbiamo deciso essere prioritari, l'investimento sia forte, sia rapido. Fra questi c'è il Cepim di Parma che è uno dei nodi centrali della politica regionale e nazionale. Non c'è più il "se si fa o no". Bisogna farlo perché le istituzioni e la politica hanno deciso che va fatto.

Seconda questione è che rischiamo di



Alfredo Peri

fare questo lavoro a babbo morto. Infatti, mentre noi portiamo avanti i progetti le dinamiche economiche produttive fanno calare la produzione di logistica ferroviaria. Io sono per riaprire un tavolo con il Governo. Un calo del 25% da un anno all'altro di quello che si muove su ferrovia vuol dire straordinaria emergenza nazionale. Gli altri Paesi europei stanno facendo l'esatto opposto rispetto a noi, cioè incentivano a tutto spiano l'investimento nel trasporto ferroviario.

Noi, come Regione, investiremo in tre anni 9 milioni di euro. Abbiamo fatto due conti: se 1 milione di euro corrisponde a 1 milione di tonnellate, 9 milioni di euro corrispondono a 9 milioni di tonnellate. Sono 9 milioni di tonnellate in più che noi contiamo di spostare dalla gomma al ferro. E' una risposta da pronto soccorso, dopodiché occorre la cura, la riabilitazione, occorrono i farmaci, occorrono le strutture sanitarie. Ma se non c'è anche un intervento di ben altra dimensione a livello nazionale, la nostra è una goccia nel mare. Eppure appena è uscita la notizia che l'Emilia Romagna ha fatto questa cosa, quattro Regioni ci hanno subito chiesto copia della legge per fare la stessa cosa, e tanti sono gli operatori che telefonano per chiedere come si fa ad accede-



re alle risorse. Per aiutare il settore del trasporto merci ferroviario, oppure gli interporti che sono dedicati all'intermodale e così via, si potrebbe agire anche sul fronte della defiscalizzazione.

Terzo tema l'intervento infrastrutturale. Dobbiamo collegare l'Autocisa, che si ferma a Parma, con l'Autobrennero. Facciamolo, magari in due pezzi, ma facciamo. Nell'ordine del giorno del Cipe di Dicembre era prevista l'approvazione definitiva del progetto del collegamento Autocisa - Autobrennero. Spero che presto si arrivi a meta.

Riguardo alla Ferrovia, mi rivolgo agli attori locali, dobbiamo decidere una volta per tutte se giochiamo in una squadra oppure se il merito è solo di chi gioca in area di rigore. Se continuiamo a fare dei grandi articoli di giornale dove si dice che il merito della Pontremolese è dell'ultimo commissario straordinario, in realtà restiamo piantati in un percorso molto complesso. Quando è uscita la notizia che i 234 milioni di euro che serviranno al raddoppio tra Parma e Vicofertile, ci consentiranno di portare le merci da La Spezia al Brennero, abbiamo detto una emerita sciocchezza. Infatti, finché non c'è la variante di valico le merci da La Spezia al Brennero non passeranno mai in condizioni nuove rispetto alle attuali. Questo è il punto. Oggi abbiamo una grande priorità: fare il progetto definitivo di tutta la

tratta che da La Spezia va a collegarsi con la linea del Brennero, compresa la Parma - Suzzara. Se non c'è quel progetto definitivo in cui è specificato quanto costa, in quali tempi, attraverso quali lotti si potrà fare, noi stiamo parlando del niente.

Riguardo agli interporti, ora che sono usciti dalla fase immobiliare, dobbiamo capire come far evolvere la strategia di governo di queste strutture. Gli interporti possono offrire servizi molto innovativi, possono stare a metà del percorso tra il servizio all'impresa e la commercializzazione. La governance di questi soggetti deve rimanere la stessa? Possiamo metterla in discussione? Possiamo pensare a robuste alleanze tra gli interporti dell'Emilia Romagna? Possiamo fare alleanze forti tra interporti e autorità portuali? Sono interrogativi a cui vanno date risposte.

Come Regione abbiamo creato qualche soggetto operatore come sono le ferrovie dell'Emilia Romagna. A breve firmeremo un accordo con il gruppo Contship, formeremo insieme una società. A noi la Pontremolese interessa non solo dal punto di vista della programmazione ma anche dal lato del gestore: gestore ferroviario, gestore portuale, gestore interportuale. Nel frattempo - ha concluso Peri - stiamo preparando anche il nuovo Piano regionale dei trasporti visto che il vecchio è in scadenza proprio nel 2010».



«Questo Governo ha chiara la linea da seguire per uscire dalla crisi»

Dpef e nuovo Piano della logistica per rilanciare il settore logistico

«Le infrastrutture non sono né di destra né di sinistra. Sui trasporti, sulla logistica, non dobbiamo alimentare polemiche se vogliamo recuperare i ritardi del passato». E' con questo invito che il sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino, ha iniziato l'intervento con cui ha tirato le conclusioni del convegno di Parma.

«Dobbiamo cercare quello che ci unisce e dobbiamo fare uno sforzo per capirci. Vale per questo settore ma penso che vale, più in generale, per un Paese che ha bisogno di tornare a crescere. C'è bisogno di cambiare tono, cambiare modalità dei rapporti, confrontarsi più serenamente. La competizione deve esserci sulla credibilità e sulla qualità dei progetti.

Come ho già detto in altri incontri organizzati da Uir, dal mio amico Ricci, nei nostri ragionamenti dobbiamo partire da un dato: siamo il Paese europeo che negli ultimi 15 anni è cresciuto meno di tutti.

Oggi posso ripeterlo con maggiore convinzione visto che lo ha detto anche il presidente Napolitano, a oltre 14 milioni di persone, nel suo messaggio televisivo di fine anno a reti unificate. In questi 15 anni tutto il Paese si è impoverito: le imprese, le famiglie, lo Stato.

Se lo Stato avesse in più circa 35/40 miliardi di euro, cioè la quota non prodotta, ad esempio, rispetto alla Francia, oggi avremmo condizioni diverse per preparare la ripresa, per farci trovare pronti quando l'economia tornerà a camminare. Di questo impoverimento sono i più deboli a pagarne le conseguenze. Recentemente sono usciti alcuni dati regionali che indicano come negli ultimi 8 anni l'Italia è cresciuta di 7,20 punti mentre il Nord Ovest, malgrado il buon andamento della Lombardia, è cresciuto di soli 6,52 punti, cioè

meno della media nazionale. Il vecchio triangolo industriale è cresciuto meno della media nazionale. Il Nord Est è cresciuto leggermente di più della media nazionale. Tutto il Nord, il Nord Ovest più il Nord Est, è cresciuto meno della media nazionale. E' giusto puntare a riequilibrare il Paese, a far sì che il Sud possa essere punto di dialogo verso i mercati del Nord Africa che oggi, dopo i cosiddetti Paesi del "Bric" (Brasile, Russia, India, Cina), è l'area mondiale a maggior sviluppo, ma possiamo immaginare che se non si riprende il Nord, possa riprendersi tutto il Paese?

Negli ultimi 20 anni il Nord ha subito una forte delocalizzazione produttiva. La Fiat una volta aveva 100.000 dipendenti diretti, oggi ne ha 5.800. La sua delocalizzazione, la chiusura della Olivetti e la ristrutturazione del tessile, causata dalla concorrenza asiatica, hanno determinato uno scenario in cui le regioni del Nord sono diventate da una parte più competitive perché esportano di più, ma dall'altra, complessivamente, è diminuito l'apporto del settore manifatturiero al Pil. Per crescere, visto che le risorse disponibili sono poche, dobbiamo fare delle scelte.

Il corridoio Tirreno - Brennero è strategico, va spiegato al Paese. Se in questi incontri riusciamo prima a chiarirci fra di noi, sarà poi più facile farlo capire al Paese, farlo capire alla politica.

Nella divisione internazionale del lavoro - uso l'espressione di un signore che ha sbagliato tantissime cose ma che oggi, in piena globalizzazione, rende bene l'idea - è inimmaginabile che nel Nord del nostro Paese arrivino nuove realtà manifatturiere, da 10.000, 15.000, 20.000 occupati, in grado di dare una forte spinta all'economia. La divisione internazionale del lavoro è un fatto oggettivo soprattutto in un mondo globa-

lizzato dove un Paese compete con l'altro. Le nuove occasioni di lavoro, di quel tipo, di quelle dimensioni vanno verso Est, vanno dove la manodopera costa di meno, vanno verso il Nord Africa.

La differenza di crescita del nostro Pil rispetto alla media europea, negli ultimi 15 anni, è di 0,8 punti. Abbiamo davanti due strade per alleggerire questa differenza: quella del turismo e quella dei trasporti e della logistica.

Nei prossimi sei mesi, da qui al Dpef, se siamo tutti concordi, possiamo davvero cambiare le cose. Se è vero, come ha detto Lorenzo Forcieri, che quest'anno, nel 2010, il sistema dei porti da un contributo al Paese di 9 miliardi di euro di Iva, e se è vero che il 50% delle merci via mare dirette in Italia passa dai porti del Nord Europa, noi abbiamo il dovere morale di non far transitare quel 50% di traffico da Anversa, da Rotterdam, Amburgo, eccetera. Noi non stiamo perdendo solo quella quota di Iva. Stiamo perdendo anche quote di attività di trasporto e di logistica perché le merci che arrivano negli scali nordeuropei, poi utilizzano imprese di trasporto e di logistica non italiane per raggiungere il nostro Paese. Se attraverso l'adozione del nuovo Piano della logistica riusciamo a recuperare almeno una parte di quelle merci - ha continuato il sottosegretario - faremo crescere di mezzo punto il nostro Pil. Se poi saremo bravi a costruire anche il Terzo Valico, a sviluppare il corridoio che da Genova va verso il Nord Europa, se saremo bravi ad investire sulla Tirreno - Brennero, se saremo bravi a collegare il porto di Trieste e il Nord Adriatico con l'Europa centro orientale, noi potremo acquisire traffico che va anche verso l'Europa.

La distanza che c'è tra il porto di La Spezia e Monaco di Baviera è inferiore a quella che c'è tra Monaco di Baviera e Brema di circa 100 chilometri, tra Monaco di Baviera e Rotterdam di circa 200 chilometri, tra Monaco di Baviera ed Amburgo di circa 120 chilometri.

Il mondo della logistica, di destra, di sinistra, di centro, insieme agli interporti, alle autorità portuali, insieme a tutti gli organismi associativi di settore, dovrà inserire nel Piano della logistica, che verrà a breve rielaborato dalla Consulta dei trasporti e della logistica da me presieduta, quelle indicazioni che, opportunamente spiegate al Governo, al Parlamento, al Paese, potranno consentire all'Italia di crescere in futuro di un ulteriore mezzo punto di Pil in modo da ridurre quel gap che negli ultimi quindici anni ci ha afflittito e condizionato.

Se riusciamo ad offrire e spiegare il contributo che la logistica è in grado di dare al Paese per crescere di più potremo chiedere una diversa politica economica che, dopo aver affrontato benis-



Bartolomeo Giachino

simo nell'ultimo anno e mezzo le emergenze provocate dalla crisi, possa sostenere la crescita del settore, dei porti, degli interporti e così via. Questo - ha proseguito Giachino - è il ragionamento che dobbiamo fare. Se invece qui parliamo di Tirreno - Brennero, poi andiamo da un'altra parte a discutere di nuove e diverse opere, rischiamo di non far capire niente. Per me questo Governo, rispetto a quello che l'ha preceduto, ha qualcosa in più: ha chiara la linea da seguire per far uscire il Paese dalla crisi. Ha capito che bisogna far crescere il Paese di più che negli ultimi 15 anni.

Noi abbiamo dei problemi sul fronte dell'intermodalità ferroviaria. Siamo correndo ai ripari. Con il decreto Milleproroghe abbiamo previsto il recupero di una serie di risorse destinate all'intermodalità ferroviaria. Le cifre verranno decise dal mio Ministro. Io ho creato le condizioni che questo avvenga. Il decreto dovrà essere approvato entro la fine di Febbraio. Quello che non è passato in Finanziaria passerà attraverso il Milleproroghe.

Questo Governo ha anche il merito, lo dico al mio amico Peri, di aver finalmente sbloccato la questione relativa alle Autostrade del mare e in questo 2010, con il Piano della logistica, abbiamo intenzione da un lato di proseguire questo discorso e dall'altro di sviluppare il ruolo del cargo ferroviario perché per noi è strategico.

La battaglia che stiamo facendo sulla Torino - Lione è una battaglia per il Paese. La Torino - Lione consente di realizzare il Corridoio 5, consente di collegare tra di loro territori che producono il 40% del Pil.

Secondo me sbaglia il presidente della Regione Liguria, Claudio Burlando, quando dice che l'alternativa alla Torino - Lione è la Genova - Ventimiglia. Quest'ultima linea darebbe alla logistica italiana un contributo di gran lunga inferiore limitandosi a prendere una minore quota francese, la Spagna e il Portogallo. Quella della Torino - Lione - ha concluso il sottosegretario ai Trasporti, Bartolomeo Giachino - è una battaglia importante, sia dal punto di vista economico che dal punto di vista politico, riguardo al ruolo del trasporto merci su ferrovia rispetto a quello del tutto strada. Il Corridoio 5 su autostrada infatti c'è già fino a Budapest. Sarebbe sufficiente fare una seconda galleria al Frejus e il percorso sarebbe tutto autostradale».

