

Logistica e sistema Paese: verso un “terzo rapporto Federmanager”

Giuseppe Taddei – Presidente Commissione Trasporti Federmanager

1. Nel primo rapporto Logistica e sistema Paese (Atti Convegno ELF, Genova, 28–30 ottobre 2002) Federmanager, la Federazione dei Dirigenti industriali italiani, attraverso la sua Commissione Trasporti, istituita come organismo tecnico in seno alla Federazione stessa, aveva esaminato la posizione del nostro Paese nel quadro di una crescente integrazione con il resto dell’Europa. Si era concluso che l’Italia può candidarsi a costituire il naturale polo logistico per l’area sud-europea, in alternativa e a completamento del sistema logistico nord-europeo, localizzato nell’area belga-olandese.

Non appariva infatti credibile che l’Europa, a fronte di un tumultuoso sviluppo del trasporto merci (il libro bianco: European Transport Policy for 2010: time to decide, pubblicato nel 2001, prevedeva un incremento degli interscambi del 40% entro il 2010), potesse ritenere di alimentare tale sviluppo attraverso il solo arco portuale del Northern Range (da Le Havre ad Amburgo passando per Anversa e Rotterdam) che storicamente ha gestito gran parte degli interscambi sia con le Americhe, sia con Medio/Estremo Oriente e l’Africa.

A riprova di ciò, già nel decennio ‘90/2001 si è verificato un riequilibrio tra Nord e Sud Europa e il Nord ha perso circa un punto percentuale all’anno a favore del Mediterraneo passando dal 77% al 64%, quindi da 3/4 a meno di 2/3 del traffico totale, pur conservando un netto predominio in termini assoluti. C’è quindi spazio per un secondo polo logistico al servizio del Sud Europa.

2. Successivamente, e precisamente nel dicembre 2002, s’insediava presso la Commissione Europea il cosiddetto “Gruppo Van Miert”, che, preso atto del previsto allargamento dell’Europa da 15 a 25 Paesi, riformulava, modificandola, la lista di Essen delle Reti Transeuropee. Il centro dell’Europa dei 25 si è spostato ad Est, e di ciò si doveva tener conto. Il gruppo ha esaminato, partendo dallo stato di avanzamento dei 14 progetti di Essen, i 100 progetti proposti dai Paesi membri e dai Paesi entranti, ed ha elaborato, al termine di sei mesi di lavoro, la lista dei progetti selezionati. Il rapporto conclusivo è stato inoltrato il 30 giugno 2003 alla allora Vice Presidente e Commissario per l’Energia ed i Trasporti Loyola de Palacio. La lista definitiva veniva approvata da Consiglio e Parlamento nell’aprile 2004.

Vale la pena di riassumere brevemente le conclusioni del gruppo, al fine di poter successivamente introdurre le opportune valutazioni relative ai progetti di specifico interesse del nostro Paese.

In sintesi:

- una prima preoccupazione viene espressa nei confronti dei ritardi accumulati dai progetti di Essen e in particolare dalla Lyon-Torino-Trieste di cui viene sottolineata la mancanza di accordo tra paesi per la tratta di valico, e la perplessità sull’effettivo avanzamento del progetto; tutti i progetti avrebbero dovuto essere completati entro il 2010 secondo il piano originario;
- una parte notevole del lavoro del Gruppo è stato dedicato a selezionare, tra i 100 progetti presentati, la nuova lista di 29 progetti prioritari inclusiva dei progetti di Essen ancora da completare.

Tale lista, la Quick Start List, rappresenta quindi la vera novità del Gruppo, e va considerata con particolare attenzione quale espressione della nuova politica comunitaria nel settore trasporti.

Vale la pena di sottolineare che i progetti che riguardano il nostro Paese sono sei, e possono essere così raggruppati: un progetto solo italiano, senza interrelazioni forti con altri Paesi comunitari (ponte ferro-stradale sullo stretto di Messina), due progetti generali, a partecipazione vasta, in cui il nostro Paese può ritagliarsi un ruolo importante (Galileo, Autostrade del Mare) e tre progetti di corridoi ferroviari misti passeggeri-merci (Lisbona-Lyon-Trieste-Budapest-Kiev), (Berlin-Verona/Milano-Napoli-Palermo), (Lyon/Genova-Basel-Rotterdam/Antwerp) che attraversano, per ampi tratti, la nostra penisola e ne costituiscono il collegamento con i Paesi europei circostanti.

In tale occasione la Commissione Trasporti di Federmanager aveva elaborato un secondo rapporto (Contributi e aspettative del nostro Paese nei confronti del sistema europeo dei trasporti: un aggiornamento alla luce del documento Van Miert sulle revisioni della rete TEN-T, Roma, 12 settembre 2003). Nel ribadire l'importanza strategica di alimentare anche da Sud la logistica europea, il rapporto concludeva: "Un punto deve essere ben chiaro: non si tratta della difesa di interessi corporativi di categoria. A ben vedere, non si tratta neppure di rivendicazioni nazionalistiche. Infatti, più che l'Italia, è l'Europa stessa, nel suo futuro di vasta area di produzione e di consumo, a trarre beneficio da un canale intermodale strutturato – ed infrastrutturato – di comunicazione rapida ed efficiente con le rotte del Far East: le rotte del grande sviluppo economico agli albori del terzo millennio. Fallire sulla logistica, che oggi incide dall'8% al 25% del valore del prodotto reso a destinazione, significa in prospettiva essere tagliati fuori dai mercati, o aree di produzione, dei paesi emergenti".

3. Oggi si presenta nuovamente un'evoluzione del quadro di riferimento, che dà inizio ad una "terza fase" del processo pianificatorio della politica dei trasporti europea. Ciò deriva da due fenomeni:

- la prospettiva di un ulteriore processo di allargamento dell'Europa verso Paesi terzi prevalentemente di area mediterranea; la costituzione, su iniziativa della Commissione Europea, del Gruppo "Wider Europe" e l'apertura di una nuova pianificazione Euromediterranea ne sono la conferma, mentre la realizzazione di un'area mediterranea di libero scambio ne rappresenta l'obiettivo, da conseguire entro il 2010; il centro dell'Europa si sposta, questa volta, a Sud;
- lo sviluppo, al di là delle aspettative, delle economie del Far East e dell'India; esso determina una ulteriore accelerazione negli interscambi commerciali con l'oltre Suez; già oggi, per l'Europa, il volume di traffico che transita nel solo canale di Suez supera i flussi complessivi che attraversano l'Oceano Atlantico.

Appare quindi ancora più strategico l'obiettivo di entrare in Europa da Sud, creando in Italia una piattaforma logistica intermodale mare-terra, in grado di creare servizi e di catturare flussi di traffico.

Occorre evidenziare e portare a sistema alcuni punti di forza del nostro Paese, ai fini specifici di quanto sopra detto.

A parte gli evidenti vantaggi derivanti dalla posizione geografica (il percorso Suez-Gibilterra interseca l'Italia, che quindi si presenta come primo "attracco naturale" del traffico oltre Suez), la portualità del meridione presenta valenze infrastrutturali già presenti e non pienamente sfruttate, a

fianco di porti ormai affermati nel panorama mondiale del transhipment (Gioia Tauro, Taranto e da poco Cagliari). Inoltre, la rete delle Autostrade del Mare, altro progetto prioritario nelle Reti TEN-T, vede nel Sud Italia il punto di massima concentrazione di linee (oltre il 75% dei collegamenti esistenti). Anche gli interporti sono presenti nel territorio. Ma tutti questi elementi sono punti isolati di eccellenza, non sfruttati a livello di sistema.

E qui non si può tacere il vero punto debole della logistica nazionale: la mancanza di operatori logistici italiani di dimensioni apprezzabili, tali da poter indirizzare i flussi internazionali di traffico. All'estero, specie in Europa, Ferrovie e Poste svolgono con successo funzioni di aggregazione di operatori. In Italia, finora, nessuno si è posto obiettivi di questo tipo.

4. In tema di logistica sostenibile, infine, non sfugge a nessuno l'importanza di adottare ogni possibile alternativa al trasporto gommato. Se ciò non fosse, l'auspicato successo della politica nazionale nel settore logistico comporterebbe, paradossalmente, un peggioramento della qualità della vita nel nostro Paese.

L'obiettivo del Libro Bianco, di sfogare sulle modalità alternative alla strada ogni incremento di traffico, deve essere legge per il nostro Paese. Il potenziamento delle dorsali ferroviarie e dei valichi, previsto nelle reti TEN-T, è una pre-condizione, ma da solo non è in grado di farsi carico dei volumi di traffico programmati.

La geografia dell'Italia, ancora una volta, suggerisce una soluzione nuova, a potenziale praticamente illimitato, priva di ricadute sull'ambiente e a tasso di incidentalità pressoché nullo: le Autostrade del Mare. Ulteriori vantaggi: investimenti relativamente contenuti, soprattutto se paragonati ad autostrade e ferrovie, e tempi di intervento più rapidi. Potrebbe essere lecito domandarsi: "Perché non lo si è già fatto?". La risposta è già stata anticipata: manca la visione sistemistica complessiva.

La soluzione va quindi ricercata in un quadro complesso, multivariabile, in cui autotrasporto, porti, interporti, armamento, ferrovie possano interagire sotto la regia di operatori logistici di dimensione europea, ma radicati sul nostro territorio.

Federmanager, in conclusione, intende mantenere alta la propria attenzione, attraverso la sua Commissione Trasporti, anche su questa "terza fase" della pianificazione europea del settore, nell'intento di continuare a dare un contributo costruttivo di valutazioni e di idee.

Torino, 28 novembre 2005
