

MOVEO

Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



L'intermodalità per una logistica sostenibile e competitiva

13 luglio 2022 | Napoli | Stazione Marittima Centro Congressi, Molo Angioino
Secondo evento di confronto della fase preliminare

REPORT DI RESTITUZIONE

TAVOLO 1 – Il gap infrastrutturale



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Partecipanti

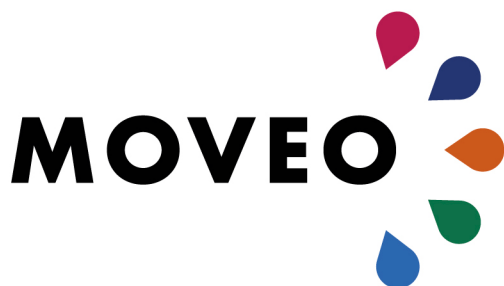
			<i>Responsabile Sviluppo Rete e Servizi</i>
Pietro	Aimone	Rete Ferroviaria Italiana	<i>Tirrenica Centro Sud</i>
Federica	Ceccato	Terminali Italia	<i>Responsabile commerciale</i>
Alberto	Cominassi	Assaeroporti SACBO	<i>Direttore Operations SACBO</i>
Armando	de Girolamo	Assoferr Confrtrasporto	<i>Presidente</i>
Ermenegildo	De Michele	So.te.co.	<i>CDA</i>
Autorità di Sistema Portuale del Mar			
Giuseppe	Grimaldi	Tirreno Centrale	<i>Segretario Generale</i>
Pasquale	Legora de Feo	Fise Uniport	<i>Vice Presidente</i>
Andrea	Mastellone	Federagenti Assoagenti Napoli	<i>Consigliere nazionale Presidente</i>
			<i>Direttore Area Coesione Territoriale e Infrastrutture</i>
Giuseppe	Mele	Confindustria	
UIR Consorzio ZAI - Interporto			
Alberto	Milotti	Quadrante Europa Verona	<i>Dirigente Marketing e sviluppo</i>
Margherita	Palladino	ANITA	<i>Responsabile Relazioni istituzionali</i>
Federico	Pittaluga	Associazione FerMerici	<i>Componente Consiglio Direttivo</i>
Francesco	Raschi	SEA Aeroporti Milano	<i>Direttore Cargo & Real Estate</i>

Esperti

Alfredo	Baldi	RAM	<i>Ufficio Porti e Logistica</i>
Arianna	Buonfanti	SRM	<i>Maritime economy researcher</i>
Armando	Cartenì	Università degli studi della Campania "Luigi Vanvitelli" Comitato scientifico	
Dario	Aponte	Comitato scientifico	
Vittorio	Marzano	Università degli studi di Napoli Federico II Comitato scientifico	

Facilitatore di tavolo

Andrea	Mariotto	Avventura Urbana	
--------	----------	-------------------------	--



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Clima della discussione

Il clima della discussione è stato complessivamente molto composto, con la massima disponibilità da parte di tutti i presenti ad ascoltarsi e a rimanere sugli argomenti proposti. L'intervento degli esperti è stato spesso determinante nel chiarire gli obiettivi perseguiti con questo e con gli altri incontri, nonché nel sottolineare i passaggi più importanti di quanto veniva detto nei vari interventi.

Temi emersi durante la prima sessione di discussione

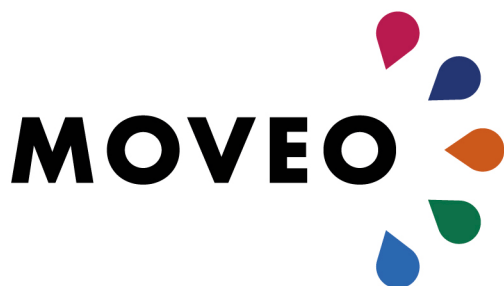
Domanda 1: Quali infrastrutture di rete, nodi portuali, aeroportuali e intermodali e infrastrutture di servizio al traffico delle merci sono particolarmente critiche rispetto all'attuale configurazione dei traffici delle merci? Quali potrebbero diventarle nel prossimo futuro e perché?

Domanda 2: Quali sono le aree in cui l'accessibilità rappresenta un maggiore freno allo sviluppo sostenibile? Quali sono, soprattutto nelle aree a domanda debole, le misure (non necessariamente infrastrutturali) che possono essere adottate?

il gap infrastrutturale vissuto dalla logistica italiana consiste sia nelle condizioni critiche in cui versano le attrezzature esistenti, sia nella mancanza di servizi.

Ciò rappresenta un danno che può essere aggravato dalla crescita potenziale dei traffici nel periodo attuale, rispetto alla quale sembra non sussistano le condizioni per un'adeguata gestione.

Per prima cosa, alcuni porti, quale quello di Napoli, pur movimentando una parte consistente del traffico merci ed avendo collegamenti fisici con l'infrastruttura ferroviaria, tenuto conto anche della tipologia di domanda, non sono stati oggetto di interventi strutturali che consentissero uno sviluppo dell'integrazione tra i due sistemi di trasporto. D'altra parte, su Genova, Venezia e Trieste



si è investito anche in anni più recenti. Le strutture portuali, e soprattutto retroportuali, risultano, quindi, del tutto insoddisfacenti per un sistema che voglia essere competitivo.

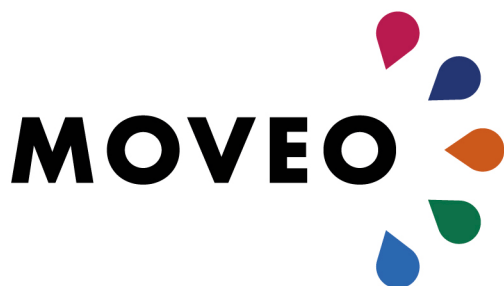
A ciò si aggiunge la totale saturazione dei terminal intermodali terrestri e la necessità di assicurare livelli prestazionali adeguati sugli itinerari alternativi durante le temporanee indisponibilità per lavori sulla rete ferroviaria, al fine di assicurare il mantenimento dei livelli di competitività del ferro rispetto al trasporto su gomma.

Questa situazione potrebbe essere affrontata con una cabina di regia che definisca urgentemente le priorità tra le strutture e le modalità di trasporto da potenziare. Tale ruolo, potrebbe essere assolto dalla Conferenza Nazionale di Coordinamento, che dopo qualche anno ha ripreso a riunirsi, anche se non ha ancora effettuato delle scelte in merito.

Risulta quindi essenziale:

- decidere le piattaforme di mare e di terra su cui investire;
- individuare le modalità per accelerare le fasi pre-cantiere, in modo da accorciare il 'time to market' delle infrastrutture e rispondere tempestivamente ai problemi attuali;
- adottare una visione strategica integrata o 'di sistema', con riferimento agli orizzonti di attivazione degli upgrade di prestazione per le diverse componenti modali; in aggiunta, le stesse devono risultare trattate con pari attenzione e possono concorrere all'efficienza complessiva, invece di competere nell'acquisizione di quote di traffico;
- valorizzare le merci e l'intermodalità nel quadro generale delle politiche pubbliche, nella programmazione di carattere nazionale, e, più specificatamente, nel PNRR, posto che alcune opere in corso, come il potenziamento del porto di Augusta in Sicilia, non si spiegano e sembrano non rispondere affatto ai problemi maggiormente sentiti.

Per quanto concerne il trasporto aereo, la definizione delle priorità sembra più semplice, posto che l'unico scalo *all cargo* è quello di Malpensa (tutti gli altri hanno scelto di puntare sul trasporto merci nelle stive passeggeri). Anche in questo caso, tuttavia, si dovrebbe poter procedere con

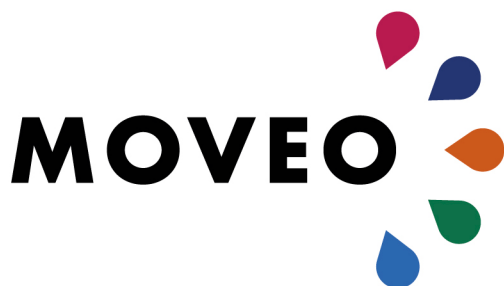


Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

maggior celerità laddove le previsioni di traffico richiedano un'espansione dello scalo in aree limitrofe o vi sia, piuttosto, la necessità di corridoi doganali per rendere più accessibile ed efficiente la struttura. D'altra parte, i piani di investimento si scontrano spesso con procedure autorizzative troppo lunghe o con conflitti locali.

Se quanto riportato fin qui rimanda a un'azione regolativa da parte pubblica, che parta comunque da un dialogo serrato con gli stakeholder, altre indicazioni spostano l'asse delle responsabilità più sul fronte degli investitori, delle associazioni di categoria, delle organizzazioni datoriali e delle rappresentanze sindacali. Il gap infrastrutturale è infatti, almeno in parte, colmabile anche mediante:

- uno shift di tipo tecnologico, per il quale la formazione specifica degli operatori serve almeno quanto la dotazione di dispositivi di connessione;
- uno shift di tipo culturale e organizzativo, verso l'adozione di modelli di produzione estesi nelle 24 ore;
- una dotazione di servizi di qualità a supporto degli operatori, anche come riconoscimento dell'importanza economica e sociale del lavoro nel settore dei trasporti. Tra questi servizi si citano, ad esempio, le aree parcheggio di nuova generazione che si trovano oltre confine, e che in Italia sono limitate all'esperienza di Brescia;
- una maggiore diffusione di spazi di stoccaggio – soprattutto per merci varie perché la movimentazione di container ha retto sufficientemente bene anche nel periodo pandemico – nelle aree retroportuali, abbandonando invece definitivamente, tra le molte aree interporto presenti sul nostro territorio, quelle che non sono mai servite alla logistica.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

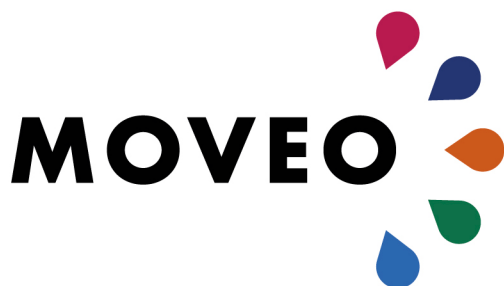
Temi emersi durante la seconda sessione di discussione

Domanda 1: Come può essere migliorata la resilienza dell'attuale sistema infrastrutturale? Quali sono le priorità?

Domanda 2: Come affrontare le criticità di esercizio, minimizzando i disagi e tenendo conto degli attuali fattori di ostacolo esistenti?

Alle risposte di questa sessione vanno fatte tre premesse:

- la prima riguarda il fatto che la resilienza di un sistema si ottiene quando l'insieme delle infrastrutture e il loro stesso funzionamento sono rappresentabili come sistema vero e proprio. Per le caratteristiche sopra accennate, e in particolare per la scarsità delle connessioni intermodali, la logistica italiana non ha ancora un carattere di sistema. È possibile ragionare su alcuni miglioramenti che nel breve-medio periodo consentono di adeguare reti e nodi anche in ragione delle situazioni di crisi che si possono verificare sia per cause tecniche che per cause geopolitiche;
- la seconda riguarda il legame che, purtroppo, appare indissolubile tra adeguamento del sistema e suo temporaneo indebolimento. Si è, infatti, affermato che nel prossimo futuro la logistica nel nostro Paese avrà meno capacità, a causa dei lavori necessari per aumentarne la capacità stessa;
- la terza riguarda il nesso storicamente determinato tra infrastrutture di trasporto e aree a maggiore vocazione produttiva e la necessità di mantenere sempre un occhio al fabbisogno di domanda e offerta per operare scelte strategiche nell'interesse nazionale. In termini di resilienza ciò significa che la crisi delle reti in particolare zone comporta conseguenze ben più gravi dei costi da sopportare per un loro adeguamento e, quindi, che si debba prescindere, in questi casi, da logiche di riequilibrio andando invece a sostenere primariamente le aree di maggiore produzione, intensificando gli interventi sull'asse est-ovest padano, sulle relative linee di adduzione, quali i valichi alpini, e sulla direttrice tirrenica.



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Con tali premesse, un possibile aumento della resilienza delle reti infrastrutturali è primariamente da ricercare nelle alternative modali che possono entrare in gioco nei momenti di crisi. Come detto nella prima sessione, serve, per questo, un dialogo costante soprattutto tra strada e ferro, in modo che le opere da realizzare non raddoppino i disagi a causa della loro concomitanza su uno stesso territorio.

Le alternative modali derivano dalla costruzione di nuove opere ma possono essere garantite anche da un'opera di manutenzione dell'esistente. Viste le condizioni di strade e ferrovie si tratterà perlopiù di una costosa opera di manutenzione straordinaria e rigenerativa. Per le nuove opere, invece, si tratta di considerare le risorse per le manutenzioni già dalla fase di fattibilità tecnico-economica, unendo investimenti e spesa corrente.

Anche le tecnologie digitali per la gestione dei flussi di traffico potranno rappresentare un contributo decisivo, non solo all'efficienza, ma anche alla resilienza delle reti, posto che favoriscono l'intercomunicazione immediata tra nodi per la ricerca di soluzioni a situazioni di particolare intasamento o di blocco.

Efficienza e resilienza sono associate anche all'idea di centralizzazione delle procedure doganali e nella creazione di uno sportello unico in cui far confluire le competenze ora assegnate a 19 enti diversi.

Un incentivo in più verso l'adozione di misure di resilienza anche presso i gestori delle reti è visto infine nell'adozione di misure compensative, da parte dei concessionari, in caso di riduzione delle performance del traffico per lavori di manutenzione/potenziamento all'infrastruttura.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica