La crescita del Nord-Ovest ha bisogno di una logistica integrata

Ribadita, in un convegno a Torino organizzato dalla Consulta per l'Autotrasporto, la necessità di gestire in modo coordinato la logistica nelle macro-aree economiche del Paese

La riforma degli interporti, approvata all'unanimità dalla Commissione IX della Camera lo scorso ottobre (*S2S 41/2011*), prevede come uno degli elementi di maggior qualificazione l'istituzione dei comitati interregionali per l'intermodalità e la logistica, destinati a gestire in modo integrato e coordinare lo sviluppo delle infrastrutture nelle macroaree economiche del Paese.

Questa impostazione, nelle intenzioni del "deus-ex-machina" del Piano Nazionale della Logistica e della riforma degli interporti, il Presidente della Consulta per l'autotrasporto e Sottosegretario del precedente Governo, Bartolomeo Giachino, costituisce "un'importante opportunità di sviluppo per il Nord Ovest, che ha bisogno di un luogo istituzionale dove la politica dei porti, degli interporti, degli operatori logistici e delle amministrazioni pubbliche discuta e decida le iniziative per rimuovere gli ostacoli che oggi ne frenano la competitività logistica" con un danno per l'economia nazionale che gli esperti del comitato scientifico del Piano della Logistica valutano in una decina di miliardi di Euro.

Ma nel replicare ad un rilievo al testo della riforma, avanzato in sede di esame da parte della Commissione V (Bilancio) della Camera – che ha obiettato sui costi complessivi della riforma – alcuni parlamentari componenti della Commissione Trasporti si sono espressi per eliminare dal testo la parte che prevede l'istituzione dei comitati interregionali.

Per richiamare l'attenzione sui gravi effetti che questa scelta potrebbe provocare, si è tenuto a Torino lunedì 6 febbraio un incontro sul tema "Senza Nord-Ovest cresceremo meno", al quale hanno preso parte l'on. Giachino in qualità di organizzatore, l'on. Giorgio Merlo (PD) della Commissione Trasporti della Camera, l'ing. Rino Canavese Presidente dell'Autorità Portuale Savona Vado, oltre a rappresentanti dell'imprenditoria piemontese.

Durante il dibattito è evidenziato infatti che sarebbe proprio il Nord Ovest – la cui struttura manifatturiera rimane tuttora forte anche rispetto alle regioni principali d'Europa – ad essere penalizzato dalla mancanza di un'azione di coordinamento del processo decisionale relativo al sistema dei trasporti e della logistica che coinvolga direttamente tutti gli attori e tutto il territorio interessato e favorisca il superamento nel minor tempo possibile delle attuali inefficienze.

Giachino ha ricordato come gli sforzi che

Rino Canavese, Bartolomeo Giachino e Giorgio Merlo

si stanno compiendo per far recuperare competitività ai porti dell'alto Tirreno rispetto a quelli del Mare del Nord, per i traffici marittimi dal Far-East verso le regioni a cavallo delle Alpi, hanno bisogno di trovare il completamento nella stretta integrazione con le aree di retroporto nella Pianura Padana, e che deve essere predisposta una adeguata offerta di centri logistici che sappiano intercettare i flussi di merci e coinvolgerli in lavorazioni a valore aggiunto per produrre la crescita economica e la nuova occupazione di cui l'Italia ha più che mai bisogno. Il progetto di politica economica alla base di questa visione si basa sulla constatazione che, se con la deindustrializzazione in Europa i siti produttivi vengono trasferiti in aree dove i costi sono inferiori, il Vecchio Continente resta comunque un fortissimo mercato di consumo, e quindi le merci devono arrivare: il comparto logistica e trasporti diventa più importante e deve essere messo in grado di offrire posti di lavoro in sostituzione di quelli persi nella produzione, sia direttamente che come sostegno alla riqualificazione e riconversione del comparto manifatturiero.

La possibilità di guidare lo sviluppo della logistica attraverso un coordinamento di macrozona deve essere considerato "un tema strategico per il futuro produttivo del Nord Ovest, che deve essere affrontato con una politica bipartisan", ha affermato Giorgio Merlo, proponendo la presentazione di una mozione comune sia nel Parlamento nazionale che nei Consigli Regionali di Piemonte, Liguria e Lombardia, per richiamare tutte le istituzioni ad un impegno concreto. In particolare per Torino tutto ciò si deve integrare in un nuovo modello produttivo, che veda come motori di sviluppo i settori logistico, infrastrutturale e manifatturiero.

Il Presidente Rino Canavese ha parlato delle sfide gestionali portate dalle nuove navi portacontainers capaci di 18.000 TEU. Sono però i milioni di TEUs che ogni anno vengono movimentati nei porti italiani fra Livorno e Vado che devono poter rifornire il sistema dei retroporti in pianura e creare occupazione nei centri

segue a pag.2

OMLOG
supply chain solutions for the fashion industry

logistici italiani per poter poi proseguire verso il nord delle Alpi. Una filiera che potrebbe generare un maggior incasso per lo Stato di 4,5 miliardi di EUR l'anno in IVA (che oggi viene incamerata da Olanda e Germania nei rispettivi porti) e una somma anche maggiore in termini di retribuzioni dei nuovi posti di lavoro creati. Intanto un passo importante verso un'operatività di sistema è stato appena fatto: le Autorità Portuali dell'Alto Tirreno hanno stabilito un programma per adottare regolamenti comuni.

Ora tocca alle istituzioni fare in modo di non vanificare tutto il lavoro di organizzazione che i diversi attori stanno già portando avanti e che attende solo di essere riconosciuto per esprimere il potenziale di crescita che sottende: questo è il messaggio lanciato dall'incontro di Torino.

Fulvio Quattroccolo

Torino-Lione: una porta in più per il nord Europa?

Una grande occasione per i porti italiani, che non deve essere persa, sarà fornita nei prossimi anni dalla progressiva saturazione dei corridoi ferroviari nord-sud che percorrono la valle del Reno.

Ne hanno fatto cenno nel corso dell'incontro di Torino sia Rino Canavese che Livio Ambrogio, quest'ultimo presente fra il pubblico.

Le mutazioni climatiche in atto rendono incerto il regime idraulico della grande via d'acqua che collega Basilea con Rotterdam, e le chiatte portacontainers non riescono più a garantire la regolarità ed i volumi di traffico come in precedenza.

In diverse occasioni negli ultimi mesi gli operatori della navigazione interna, come la tedesca Contargo, hanno dovuto ricorrere a treni spot, organizzati in tempi brevissimi da imprese specializzate, per sopperire alla diminuzione del volume trasportabile sul fiume. Questo fenomeno, che pare destinato a divenire normalità, insieme al previsto aumento dei traffici complessivi, renderà più difficile per la ferrovia accogliere la domanda di trasporto sull'asse lungo il Reno.

I porti italiani possono così trovarsi in una posizione di maggior competitività per alimentare i mercati della Germania meridionale, della Svizzera e dell'Austria, grazie alla realizzazione dei tunnel di base sotto le Alpi.

In questa ottica il nuovo traforo fra Torino e Lione assume una diversa dimensione territoriale: non più solo funzionale a traffici est-ovest del Corridoio 5, ma anche alle relazioni con la Germania nord-occidentale, con un percorso via Francia-Lussemburgo, appena più lungo e con ingresso su Colonia. E su questo percorso gli interporti piemontesi, compreso Torino, trovano una collocazione eccellente. Il vecchio traforo del Frejus, sottoposto negli ultimi anni a importanti lavori per aumentare la sagoma limite ammessa, ormai praticamente ultimati, potrebbe già permettere lo sviluppo di queste ipotesi di traffico.

Anche in questo caso però non si è potuto non evidenziare come l'anello debole nella riqualificazione delle infrastrutture ferroviarie siano proprio le Ferrovie, in particolare per la lentezza operativa di RFI, gravata da eccessi di burocratizzazione che spesso ritardano di molti mesi il recepimento delle migliorie portate alle linee nella realtà del servizio.

OMLOG
supply chain solutions for the fashion industry