

“IL RUOLO E LE POTENZIALITA’ DEGLI INTERPORTI NEL BACINO DEL MEDITERRANEO”

POSITION PAPER

1) INTRODUZIONE

L’area del Mar Mediterraneo ha acquisito negli ultimi decenni un ruolo di tale importanza per le sorti del continente europeo da non poter più essere relegata a categoria di secondo ordine nelle scelte di politica internazionale e di cooperazione dei paesi dell’Europa unita.

Tale area assume nello scenario internazionale una posizione centrale in quanto sede di importanti nodi su cui transitano considerevoli flussi di capitali, di merci, di persone.

In tale contesto, il ruolo di supporto che l’Europa si trova a svolgere nei confronti dei *neighbouring Countries*, deve essere basato su una politica di lungo periodo che contempli una serie di azioni tali da agevolare i processi di integrazione, di cooperazione e di omogeneizzazione.

Il trasporto rappresenta, per l’Unione Europea, un elemento chiave nell’ambito della politica di cooperazione transfrontaliera che non può, ovviamente, tralasciare misure atte a migliorare i livelli di sicurezza, salvaguardia ed efficienza delle operazioni di scambio così come lo sviluppo di una rete di trasporto equilibrata ed altamente performante.

Del resto è ben noto che un sistema di trasporto fluido ed efficace favorisce e supporta lo sviluppo economico di qualsiasi Paese.

Le infrastrutture rappresentano, dunque, il fattore determinante per aumentare il livello di competitività del *sistema trasporto*.

2) LA SITUAZIONE IN ITALIA

L’Italia combatte da anni il vincolo storico della carenza infrastrutturale dovuta principalmente a opere compensative, vincoli orografici e ambientali, prescrizioni progettuali e norme contraddittorie che rendono la progettazione e realizzazione molto più complesse rispetto agli altri Paesi.

Questo la esclude dal tavolo dei decisori politici già da tempo impegnati nella definizione di una strategia forte atta a trasformare in vantaggio e opportunità la crescita tumultuosa delle economie orientali che rischia altresì di soffocare le singole economie nazionali.

3) LE AUTOSTRADE DEL MARE

La necessità di collegare l'Unione Europea ai partner del Mediterraneo con reti e un sistema di trasporto efficienti è una priorità resa ancor più urgente in vista della creazione, entro il 2010, di una Zona di Libero Scambio (ZLS) prevista nella "Dichiarazione di Barcellona" (1995) che unirebbe 40 Paesi e 800 milioni di persone.

La zona di libero scambio potrebbe, dunque, rappresentare una risposta congiunta all'asse economico dell'Estremo oriente.

Le "autostrade del mare" rappresentano, allora, l'anello di congiunzione tra le due sponde nonché lo strumento decisivo di crescita che potrebbe consentire di sfruttare le straordinarie potenzialità offerte dalla nostra posizione geografica, collocando il nostro Paese nel cuore economico, culturale e sociale del mediterraneo

15 maggiori assi transnazionali comprensivi delle autostrade del mare



Le Autostrade del mare rappresentano la prosecuzione a mare delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T) e pan europee e pur essendo, l'Italia, favorita dalla posizione geografica, non è lo altrettanto per la mancanza di una piena connessione tra il sistema portuale e la rete interna dell'industria logistica, interporti compresi.

La necessità di armonizzare e di orientarsi verso l'intermodalità dei trasporti è un obiettivo primario per l'Italia, pena l'emergere di scelte alternative di localizzazione e di utilizzo di altre aree europee, dotate di maggiori infrastrutture e servizi, anche dal costo più contenuto e con maggiore velocità di trasferimento delle merci.

Ripensare il sistema di trasporto italiano in una visione unica, significa, garantire il coordinamento fra i porti, gli scali e le infrastrutture di collegamento con le aree retro portuali.

4) IL RUOLO DEGLI INTERPORTI

Per definizione un Interporto è “un’area definita all’interno della quale tutte le attività relative al trasporto, alla logistica e alla distribuzione delle merci, destinate al mercato nazionale e internazionale, sono gestite da vari operatori del trasporto. Questi ultimi possono essere proprietari o locatari degli immobili e delle strutture accessorie costruite all’interno dell’area medesima. Allo scopo di conformarsi alle regole del libero mercato, un interporto deve consentire l’accesso al suo interno a tutte le Società di trasporto. Per incentivare lo sviluppo del trasporto intermodale un interporto deve essere equipaggiato per assicurare l’utilizzo di differenti modalità di trasporto”.

Il sistema interportuale italiano conta su una rete di interporti associati a UIR, strategicamente localizzati lungo le principali direttive di traffico merci che attraversano l’Italia da sud a nord con diramazioni verso tutta l’Europa e gli altri Paesi del mediterraneo.

Sin dall’inizio del loro operare, gli interporti hanno favorito la concentrazione di merci ed operatori in aree al di fuori del traffico urbano, fornite di servizi sempre più qualificati e, soprattutto, adiacenti a terminali ferroviari.

Questo ha fatto sì che gli interporti italiani arrivassero a movimentare circa il 45% del traffico intermodale totale.

Gli interporti italiani sono concepiti come PPP (Private Public Partnership) e come infrastrutture di interesse collettivo dal momento che sono stati e vengono realizzati sulla base di tre pilastri fondamentali: pianificazione e razionalizzazione del territorio, sviluppo del trasporto intermodale, incremento della qualità del servizio di trasporto offerto alle imprese.

Gli interporti rappresentano un punto di forza del sistema logistico del paese in quanto motori dello sviluppo industriale e, attualmente, quella italiana è una delle più importanti reti interportuali a livello europeo per numero di strutture e per qualità di queste ultime.

Per i servizi che sono in grado di offrire, gli interporti si collocano come veri e propri poli di sviluppo terziario.

In quanto centri logistici d’interscambio e fornitori di servizi a valore aggiunto, essi svolgono il ruolo di hub per i cicli di trasporto complesso nell’ambito di reti di trasporto sempre più complesse e articolate.

Inoltre, il trasporto multimodale rappresenta lo strumento più efficiente ed efficace per ridurre gli impatti della domanda di trasporto crescente, come da previsione dell’Unione Europea al 2030 e per riequilibrare le modalità di trasporto a vantaggio di quelle meno intrusive come il tutto-strada.

5) LE PROPOSTE DI UNIONE INTERPORTI RIUNITI PER LA VALORIZZAZIONE DEGLI INTERPORTI

Premesso che l'Italia ha la necessità di un piano straordinario, finalizzato ad avviare un circuito economico, produttivo, occupazionale capace di far uscire il Sistema paese dalla stagnazione in cui si trova; che questo piano di infrastrutture debba contenere parametri certi per misurare le priorità all'interno di un quadro di programmazione generale, questo, non solo per superare quel gap infrastrutturale che ci allontana dal resto dell'Europa, ma anche per evitare una nuova stagione di opere incompiute;

Unione Interporti Riuniti pone in evidenza, qui di seguito, una serie di priorità sulla cui base l'associazione si augura che il Governo formuli un'adeguata strategia:

- 1) creazione di un sistema integrato di trasporto multimodale aria-terra-mare attraverso l'implementazione di infrastrutture che colleghino porti e interporti e garantiscano le connessioni ai corridoi europei che interessano il Paese (Corridoio I Berlino-Palermo – Corridoio V Lisbona Kiev – Corridoio Genova-Rotterdam);
- 2) garantire la realizzazione delle opere di collegamento con i porti marittimi e gli interporti (colli di bottiglia) in tempi contenuti e certi;
- 3) garantire interventi finanziari che producano nel settore industriale nazionale l'interesse e la convenienza all'utilizzo di modalità di trasporto più sostenibili come quella ferroviaria;
- 4) rimozione di ostacoli burocratici che rallentano le procedure del trasporto merci;
- 5) dare attuazione concreta al processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario consentendo in via prioritaria l'utilizzo di tale modalità per le merceologie di grandi volumi, ma di modesto valore aggiunto;
- 6) attivare un processo di armonizzazione tra il piano della logistica e le linee guida sulla mobilità;
- 7) prevedere l'introduzione di standard valutativi delle performance (best practices) in linea con le direttive Europee e le politiche di sviluppo degli altri Paesi Europei;