



IL DISEGNO DELL'INTERPORTUALITÀ ITALIANA
Fattori di crescita, sviluppo della logistica e dinamiche territoriali

Sintesi della ricerca

Roma, gennaio 2009

1. L'INTERPORTUALITÀ ITALIANA VERSO UNA LOGISTICA COMPLESSA. CONSIDERAZIONI DI SINTESI

1.1. Gli obiettivi dello studio

Questo studio si pone l'obiettivo di analizzare le potenzialità di crescita, le criticità ed il contesto in cui operano gli interporti italiani. L'importanza che essi assumono come strumenti di incentivazione dell'intermodalità e come strutture di offerta di servizi legati alla logistica spingono a fare il punto sulla rete che sta prendendo forma nel Paese e ad individuare pochi obiettivi concreti per una nuova *policy* che ne sostenga l'ulteriore sviluppo. Ciò appare utile a distanza di 18 anni dall'approvazione della legge 240/90 che, tra i suoi obiettivi, intendeva incentivare il trasporto con modalità mista, anche attraverso lo stanziamento di 538 milioni¹ di euro (di cui effettivamente erogati fino al 2006, 310 milioni) a sostegno degli interporti.

Questo studio si basa oltre che su dati provenienti da fonti secondarie, anche e soprattutto sulle informazioni di dettaglio rilevate in modo sistematico, tra settembre e dicembre 2007, presso 24 interporti aderenti all'Uir-Unione Interporti Riuniti, dei 29 totali previsti. Di questi 18 sono operativi mentre 11 sono in fase di realizzazione o di completamento.

Le 24 strutture analizzate nel dettaglio sono: l'Interporto Quadrante Europa Verona, l'Interporto Merci di Padova, l'Interporto di Bologna, l'Interporto Sito di Torino-Orbassano, l'Interporto di Rivalta Scrivia, l'Interporto Cim Novara, l'Interporto di Trento, l'Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli, l'Interporto di Venezia, l'Interporto di Vado Ligure, l'Interporto di Rovigo, l'Interporto Cepim di Parma, l'Interporto di Prato, l'Interporto di Livorno, l'Interporto Val Pescara, l'Interporto delle Marche (Jesi),

¹ Tale ammontare fa riferimento agli stanziamenti previsti dalla Legge 240/90, ulteriori finanziamenti pubblici sono stati ottenuti da alcune strutture interportuali a valere su altri strumenti di finanziamento gestiti o dalle Amministrazioni centrali dello Stato o dalle Regioni.

l'Interporto Centro Italia di Orte, l'Interporto di Frosinone, l'Interporto Sud Europa Maddaloni Marcianise, l'Interporto di Nola, l'Interporto Regionale della Puglia (Bari), l'Interporto di Cerignola, l'Interporto della Piana di Gioia Tauro, l'Interporto di Catania. Non sono stati effettuati approfondimenti sugli interporti di Bergamo, di Roma Est, di Tito (Potenza), di Salerno-Battipaglia e di Termoli perché ancora in uno stadio embrionale di progettazione.

1.2. Numeri e struttura organizzativa

Il 25% della merce trasportata su ferro in Italia transita per i 18 interporti attualmente operativi, che movimentano complessivamente più di 66 milioni di tonnellate di merci l'anno, delle quali il 37% transita tramite intermodalità; un risultato, questo, più che apprezzabile. Tenendo conto che ulteriori strutture diverranno operative entro il 2008 e che altre (come Cervignano del Friuli, Prato, Livorno, Rovigo, Marcianise e Bari) registrano già oggi consistenti incrementi del livello di movimentazione, è prevedibile il rapido superamento della soglia dei 70 milioni di tonnellate movimentate dagli interporti italiani e la crescita del contributo - anche e soprattutto in termini di maggiore efficienza - di tali strutture al sistema del trasporto merci in Italia.

All'interno dei 18 interporti operativi sono localizzate, inoltre, 1.021 aziende di logistica e lavorazione merci per un totale di 18.000 addetti², cui corrisponde un indotto di almeno altri 20.600 unità di lavoro. Il 6,5% degli addetti totali alle attività ausiliarie ai trasporti e alle attività di trasporto terrestre operano all'interno degli interporti oggi attivi. Dai dati rilevati si stima che ad un addetto interportuale corrispondano circa 2 addetti dell'indotto costituito da attività di trasporto e di logistica per la gestione delle merci. Non appare azzardato affermare che, soprattutto in alcune aree del Nord e del Centro, caratterizzate da uno spesso tessuto manifatturiero, il contributo degli interporti al rafforzamento della struttura produttiva circostante sia stato determinante. La genesi di molti interporti, come Bologna, Parma, Padova e Verona, solo per citare i casi più evidenti, è stata

² Il dato si riferisce a 17 dei 18 interporti oggi effettivamente operativi in Italia, che hanno fornito il dato sull'occupazione.

strettamente legata all'obiettivo di rendere più competitivo il sistema manifatturiero preesistente attraverso un'offerta ampia di servizi di trasporto, di movimentazione e di magazzinaggio delle merci. L'elevato rapporto tra imprese dell'indotto e quelle insediate in interporti come Rivalta Scrivia, Prato, Bologna, Padova, Trento, Torino e Verona, testimoniano della capacità di tali strutture di fungere da volano della crescita e da elemento qualificante del territorio in cui esse sono insediate. L'offerta di servizi logistici a valore aggiunto crescente e l'opportunità di rapidi collegamenti con altri nodi del sistema logistico e, ancora, la possibilità di utilizzare l'intermodalità sono fattori attrattivi per molte imprese, che esprimono infatti una domanda di logistica complessa.

Questo sistema così organizzato riesce a generare valore aggiunto non inferiore a 1,6 miliardi di euro, pari al 2,3% del valore aggiunto (in termini correnti) generato in Italia dal comparto dei trasporti e delle attività logistiche ausiliarie³. In termini economici e di redditività forse è ancora poco, ma le dinamiche in atto e gli sforzi messi in campo sotto forma di investimenti, ampiamente sostenuti da fonti di natura pubblica, indicano possibilità di crescita apprezzabili.

L'evoluzione del sistema logistico sta sottoponendo, inoltre, larga parte degli interporti italiani ad una progressiva fase di modernizzazione e di cambiamento costante. Per poter quindi meglio comprendere l'architettura complessiva di tale sistema a rete vale la pena di offrire qualche elementare chiave di lettura, rinviando ai capitoli successivi gli approfondimenti del caso.

Un primo aspetto rilevante è dato dal fatto che le 24 strutture aderenti a Uir qui analizzate nel dettaglio sembrano attraversare al contempo una fase di crescita, intesa sia in termini di dimensione fisica che soprattutto economica, e una fase di consolidamento, lavorando per potenziare l'offerta di servizi, eliminare alcune debolezze e definire in modo più chiaro che nel passato il proprio posizionamento di mercato.

³ Stime effettuate utilizzando le Tavole delle interdipendenze settoriali dell'economia italiana 2003 pubblicata dall'Istat nel 2006. Le stime sono state elaborate nell'ambito dello studio "*Il sistema degli interporti per una logistica ad alto valore aggiunto*", Censis-Uir 2006

Tra le 18 strutture oggi operative si è andato inoltre definendo un modello tecnico-operativo ed organizzativo capace di assorbire livelli crescenti di innovazione di tipo tecnico (molti sono i casi di nuovi investimenti in macchinari e attrezzature sofisticate per la movimentazione delle merci, ma anche di tecnologie Ict). Come si vedrà nel dettaglio più avanti, l'offerta degli interporti si struttura oggi essenzialmente intorno a 3 cardini:

- *i servizi rivolti alle merci*, che costituiscono la principale espressione di un'interportualità che non è solo scambio modale, ma offerta di servizi avanzati alle imprese nel campo della movimentazione, manipolazione e stoccaggio di prodotti finiti o semilavorati;
- *i servizi ai mezzi di trasporto* che vanno da quelli più generici (distribuzione carburante, pulizie) ai più sofisticati, come officine per la riparazione dei veicoli o per la manutenzione dei *container*;
- *i servizi alle persone* di tipo commerciale, bancari, postali, di ristorazione e alloggio.

In tutti gli interporti oggi operativi la gamma dei servizi offerti è piuttosto ampia. Tuttavia solo 7 strutture sono in grado di effettuare il ricondizionamento e la manutenzione dei *container* (Bologna, Livorno, Nola, Novara, Padova, Parma e Rivalta Scrivia).

Gli investimenti realizzati negli ultimi dieci o quindici anni sono molto consistenti, ma soprattutto l'intenso e vasto piano di miglioramenti previsti e di ampliamento delle 18 strutture operative, oltre al completamento di altri interporti in posizione strategica come quello delle Marche a Jesi o quello di Orte, danno il senso che l'allargamento dell'operatività complessiva della rete italiana è possibile. Ciò deve divenire una realtà attraverso ulteriori sforzi di completamento delle opere in atto ed una *policy* di settore fondata su poche ma precise azioni di rilevanza strategica.

1.3. Un sistema in divenire, relazionale e polarizzato

Difficile cogliere le molteplici sfumature che definiscono l'architettura complessiva dell'interportualità italiana, che sconta in primo luogo accentuate differenze dal punto di vista territoriale, ma in cui i punti di forza appaiono in numero maggiore rispetto agli elementi critici.

Sistema in divenire, relazionale e polarizzato. Sono questi, tra i tanti, i concetti che meglio riassumono lo stato dell'arte e le prospettive di questa rete di nodi logistici nati con l'obiettivo di incentivare il trasporto multimodale, ma divenuti, fortunatamente, strutture con una *mission* più ampia e consistente.

Il fare quotidiano e la progettualità dei 18 interporti effettivamente operativi ed il completamento delle strutture che inizieranno ad offrire servizi a breve descrivono un sistema in continuo cambiamento, finalizzato al potenziamento delle proprie attività. Come si avrà modo di constatare nelle pagine che seguono, gran parte delle strutture analizzate prevedono rilevanti margini di espansione. Per dare un'idea del fenomeno in atto si possono citare i casi dell'interporto di Padova dove è in fase di completamento il secondo *terminal* ferroviario, di Verona e Bologna in cui è in previsione il raddoppio delle strutture destinate a magazzino, del Cepim di Parma che procederà all'ampliamento del *terminal* ferroviario, di Novara e Trento che intendono potenziare l'offerta di servizi logistici ampliando gli spazi destinati a tali attività, di Prato che intende incentivare il ricorso al trasporto su ferro attraverso treni navetta verso i porti di Livorno (che ha avviato una riflessione di concerto con gli Enti Territoriali a proposito della necessità di procedere ad un ampliamento della struttura) e di La Spezia e che si doterà di 6 nuovi fasci di binari, di Torino che prevede la realizzazione di un magazzino completamente automatizzato su una superficie di 120.000 metri quadri, di Marcianise che amplierà i propri magazzini ed il *terminal* ferroviario. In altri interporti, ancora in una fase di avvio come Jesi o Val Pescara, la realizzazione delle infrastrutture di raccordo con l'esterno definiscono egualmente una progettualità piuttosto intensa che dà il senso di un sistema pronto ad interloquire con il territorio e soprattutto con gli operatori della logistica.

In sostanza l'interportualità intende crescere ancora; appare come un *sistema a manutenzione e ad espansione continua* e ciò è più evidente nelle

strutture maggiori e consolidate (come Verona, Padova, Bologna o Trento), quelle che già godono di un apprezzabile posizionamento sul mercato. I fatti mostrano che il Paese potrebbe trarre notevoli benefici dagli interporti, semplicemente perché essi consentono il decongestionamento della rete viaria principale (specie al Nord) e delle principali aree portuali, specie nell'alto Tirreno. Gli esperimenti di treni navetta tra l'interporto di Rivalta Scrivia e Genova, tra Prato e Livorno, tra Marcianise ed il porto di Napoli indicano un sentiero virtuoso che occorrerebbe incentivare, esattamente come le autostrade viaggianti (possibilità di caricare su treno motrici e rimorchi), operanti nell'interporto di Trento e in quello di Torino.

E' chiaro che la *filosofia dell'espansione continua* deve essere debitamente indirizzata. Oggi, più che nel passato, occorre evitare l'uso di risorse pubbliche e private per opere dettate più da indirizzi di ordine politico (avulsi da una logica economica) che da un effettivo fabbisogno di logistica avanzata che proviene dal territorio, dal suo tessuto di imprese. Ma a ben guardare uno per uno i 29 interporti, tra quelli operativi o in fase di avvio o di progettazione, è difficile individuare casi realmente critici. Quasi in tutti, attualmente, il principale obiettivo di investimento è di disporre di moderni *terminal* ferroviari per incentivare l'intermodalità; ciò non per rispondere pedissequamente alla legge che negli anni '90 ha inteso incentivare il trasporto combinato, ma per promuovere un metodo di movimentazione merci che inizi a vedere il trasporto su ferro quale nuovo protagonista del sistema logistico nazionale. La prassi più consolidata, da Rivalta Scrivia al Sito di Torino, da Trento, Verona, Padova e Bologna mostra che il trasporto su ferro (tradizionale o come parte del trasporto multimodale) potrebbe consentire, a determinate condizioni, tempi di consegna rapidi, sicuri, efficienti.

E' dunque in questa prospettiva che occorre portare a completamento il più presto possibile - magari con uno sforzo ulteriore rispetto a quanto fatto finora e con maggiore pragmatismo - gli interporti ancora non operativi e gli investimenti per l'ampliamento ed il rafforzamento di quelli esistenti, ponendosi l'obiettivo di far crescere consistentemente la quota di merci in transito presso gli interporti italiani (oggi stimata al 4,4% del totale movimentato in Italia), e far crescere soprattutto la quota di trasporto con modalità combinata.

Oltre ad essere un sistema in divenire, l'insieme degli interporti italiani lascia emergere, oggi più che nel passato, un alto grado di *capacità*

relazionale ovvero di propensione ad interloquire in primo luogo con i principali porti commerciali e con i grandi operatori delle reti, a cominciare da Rfi, determinante per il corretto funzionamento dei *terminal*, molti dei quali in fase di ampliamento. Inoltre, l'idea di fare di alcuni interporti delle strutture logistiche "lato terra" funzionalmente legate ai porti inizia a prendere sempre più concretezza. A questo mirano in particolare strutture come quella di Rivalta Scrivia, di Novara, di Prato, di Livorno, di Nola e di Marcianise, cui si darà conto più avanti. Qui vale sottolineare che l'istituzione di treni navetta tra porto e interporto, con cadenza regolare, rappresenta uno degli elementi interessanti di un sistema *logistico italiano collaborativo*, ovvero fondato su una reale integrazione dei propri nodi.

Certo, ancora molto resta da fare: a cominciare dai miglioramenti sulla rete ferroviaria, fino a giungere alla rapida realizzazione dei sistemi di innesto di alcuni interporti con la rete autostradale o alla semplificazione di alcune procedure burocratiche, legate ad esempio al rilascio della Valutazione di Impatto Ambientale o all'approvazione, da parte degli organi pubblici competenti, degli strumenti di pianificazione urbanistica.

Il sistema appare infine molto polarizzato tra strutture in fase di sviluppo ed altre che si muovono in uno scenario piuttosto incerto. Ma più di tutte resta piuttosto marcata la differenza tra strutture interportuali operanti nelle regioni settentrionali e quelle del Mezzogiorno. Parlare di differenze territoriali nel 2008, in un sistema fatto di mercati interconnessi e di flussi di merci sempre più intensi che attraversano anche il nostro Paese, sembra ormai paradossale; i fatti tuttavia mostrano come un elemento altamente discriminante, capace di determinare l'alta o bassa probabilità di successo di un interporto, sia la collocazione geografica e la densità del tessuto di imprese che operano in prossimità dell'interporto stesso. Non è un caso che gli interporti del Nord-Est e a seguire quelli del Nord-Ovest, con alcune strutture del Centro, come Prato in particolare, siano cresciute rapidamente, grazie ad un "aggancio" con i sistemi produttivi locali che, come è facile immaginare, diventano terreno fertile per lo sviluppo di piattaforme logistiche complesse. Gli interporti di Bologna, di Padova, di Verona e di Trento operano intensamente lungo la direttrice del Brennero in connessione con il *Northern Range* (Anversa, Ostenda, Rotterdam), ma nel contempo accolgono al loro interno magazzini e talvolta anche strutture di prima lavorazione (es.: assemblaggio e *packaging*) di prodotti di aziende manifatturiere locali. Rivalta Scrivia funge da tempo da piattaforma di smistamento merci per vaste porzioni delle filiere alimentari

dell'Alessandrino e del Cuneese; Torino offre servizi logistici dedicati al sistema produttivo dell'*automotive*, Parma offre sistemi di magazzinaggio per il secco ed il refrigerato al servizio della filiera agro-alimentare locale, Prato si va specializzando con un'offerta di servizi logistici dedicati al Sistema Moda, che trova nel distretto industriale locale un punto di riferimento essenziale.

Più ci si sposta verso Sud meno dinamico appare il sistema degli interporti, quasi proporzionalmente al diradarsi del tessuto produttivo. Se Nola e Marcianise, in Campania, registrano livelli di movimentazione superiori al milione di tonnellate all'anno, altri come Pescara e Bari presentano ancora una transito merci piuttosto contenuto. Ciò che si riesce a dedurre dai dati disponibili è che gli interporti hanno ragion d'essere lì dove sussiste un certo livello di movimentazione merci; ed è viceversa difficile immaginare che essi siano in grado di stimolare sviluppo economico a prescindere dal tessuto produttivo in cui si innestano e, ancora più, a prescindere dall'esistenza o meno di una solida struttura d'impresa.

1.4. Forze e debolezze

Come più volte sottolineato l'interportualità italiana presenta indubbi elementi positivi ma anche alcune criticità. Di seguito si tenta una ulteriore schematizzazione.

L'intensa progettualità in atto, finalizzata all'ampliamento degli spazi disponibili, allo sviluppo di piattaforme logistiche complesse e all'intensificazione e ottimizzazione della movimentazione di merci anche grazie ad accordi con altri nodi della rete logistica nazionale appaiono indicatori sufficienti di una spinta alla crescita cui si sta cercando di dare luogo attraverso strategie caratterizzate da un discreto livello di propositività. Gran parte delle strutture del Nord, alcune di quelle collocate nel Centro Italia e nel Mezzogiorno si caratterizzano per un modello originale di sviluppo, nel senso che ciascuna di esse tenta la strada della specializzazione a sostegno di specifiche filiere produttive, oltre che la strada del miglioramento continuo dei servizi di logistica, anche tramite l'utilizzo ed il rinnovamento delle tecnologie disponibili sul mercato.

Non mancano tuttavia alcune criticità e minacce allo sviluppo futuro.

Un primo elemento di rilievo è rappresentato dal periodo estremamente lungo che è intercorso per quasi tutti gli interporti tra la fase di approvazione del progetto esecutivo e la sua realizzazione. Spesso sono stati superati i 10 anni e ciò appare ancora più evidente per gli interporti oggi in fase di completamento o di avvio. Progettazioni che affondano le proprie radici molto indietro nel tempo rischiano di rendere obsolete strutture complesse come gli interporti, oggi costretti ad operare in un mercato della logistica in profonda evoluzione. In sostanza, l'eccessivo lasso temporale che intercorre tra la progettazione di un'opera e la sua messa in funzione rischia di fare nascere già vecchie tali strutture. Paesi a noi vicini, come la Spagna e la Francia costituiscono dal punto di vista della competizione nel campo della logistica dei casi di scuola; tali Paesi sono stati in grado di modernizzare i propri nodi logistici o crearne di nuovi in tempi record e forse anche con un minore dispendio di risorse finanziarie rispetto a ciò che è accaduto in Italia.

Esistono tuttavia delle motivazioni profonde che spiegano la lentezza con cui il sistema interportuale si è sviluppato in Italia; motivazioni che sono anche e soprattutto da ricercare nei rapporti tra i soggetti realizzatori delle strutture interportuali e la farraginosità delle procedure burocratiche imposte dalla normativa in materia di urbanistica, edificabilità, sicurezza e di impatto ambientale. In alcuni casi il lasso di tempo che è stato necessario affinché gli organi pubblici competenti rilasciassero la Valutazione di Impatto Ambientale o effettuassero i collaudi sulle strutture realizzate ha superato i 5 anni. In linea generale e come si avrà modo di verificare più approfonditamente nei capitoli successivi, alcune procedure si sono rivelate marcatamente critiche, in particolare:

- quelle relative al rilascio di autorizzazioni da parte delle Amministrazioni locali (in particolare autorizzazione alla destinazione d'uso dell'area e degli immobili);
- quelle relative al rilascio di attestazioni sul rispetto di norme di sicurezza e dell'ambiente;
- quelle legate alle procedure d'esproprio;
- quelle legate alla pianificazione urbanistica.

Altri aspetti mettono in evidenza alcuni scompensi che andrebbero progressivamente corretti. La rilevazione effettuate su 24 strutture operative o in fase di avvio, di cui si darà conto nel dettaglio nelle pagine che

seguono, consente un *check-up* abbastanza approfondito degli elementi di debolezza che persistono in alcune strutture.

Se generalmente il raccordo con il sistema viario non presenta evidenti criticità, più delicato sembra essere il dialogo con Rfi, non sempre lineare, relativo alle modalità di gestione dei *terminal* ferroviari (talvolta sottoutilizzati), alla disponibilità di personale per l'utilizzo dei locomotori, all'utilizzo della rete, alla definizione di tariffe e manovre. Il raccordo con la struttura ferroviaria rappresenta inoltre un problema in sospeso ancora per gli interporti di Bari e di Venezia.

In particolare, esiste l'esigenza di arrivare ad un maggior coordinamento tra i differenti protagonisti delle reti e dei nodi infrastrutturali in Italia. Ci si riferisce, nello specifico, al caso del Gruppo Ferrovie dello Stato, la cui programmazione è spesso autonoma e differente rispetto a quella nazionale riguardante le infrastrutture. La conseguenza, in diversi territori, è una minore efficienza complessiva del sistema, arrivando addirittura a produrre strutture che rischiano di entrare in sovrapposizione tra loro. Per una migliore utilizzazione delle risorse pubbliche sarebbe opportuno pertanto un maggior coordinamento tra i diversi soggetti (ferrovie, ma anche porti, aeroporti e autostrade), compito che dovrebbe essere affidato *in primis* al Ministero dei Trasporti.

Molti passi avanti sono stati fatti ed a progetti importanti si dovrà dare luogo nel più breve tempo possibile, come nel caso del riadeguamento della linea ferroviaria tra Parma e La Spezia (c.d. Pontremolese) al fine di connettere più rapidamente l'Interporto Cepim con il porto ligure, o la creazione della connessione tra l'interporto di Livorno a la linea ad alta velocità, così come potrà essere d'aiuto l'intensificazione dei treni-navetta tra alcuni interporti (es. Rivalta Scrivia, Prato, Nola, Marcianise) con alcuni porti, sulla scia delle esperienze già da tempo consolidate come quelle degli interporti di Bologna, di Padova, di Verona e di Trento, che sono stati capaci di creare stabili sistemi di connessione a lungo raggio con alcune aree del Paese. Inoltre, se da un lato appare positivo il livello di integrazione tra i nodi interportuali e altri *terminal* intermodali, non mancano situazioni problematiche in cui la proliferazione di strutture analoghe possono forse portare ad una dispersione e frammentazione che rischia di compromettere lo sforzo di razionalizzare e ottimizzare il sistema logistico italiano. In una fase di accentuata razionalizzazione e taglio delle risorse pubbliche, pur necessarie alla modernizzazione e crescita dell'offerta di strutture per la

logistica, sarebbe opportuno puntare *in primis* sugli interporti esistenti, quelli attivati e sostenuti in passato dall'apposita legge sull'intermodalità 240/90, fino ad arrivare ad un sistema in cui si aggiungano ai 18 oggi operativi gli 11 in fase di completamento. Le piastre logistiche e strutture intermodali non qualificabili come interporti, in previsione soprattutto nel Centro Italia ed al Sud, pur rilevanti, rischiano per ora di attivare delle duplicazioni di cui non sempre le aree produttive del Paese necessitano. Sarebbe pertanto opportuno scoraggiare la proliferazione di tali strutture e concentrare eventuali investimenti ed incentivi agli interporti ex. L. 240/90.

Un ulteriore aspetto da tenere in considerazione è rappresentato dalle relazioni che sussistono tra interporto e tessuto produttivo circostante. La prassi oggi mostra che a situazioni di forte affiatamento tra le due entità, come nel caso di Rivalta Scrivia, di Torino, di Bologna, di Verona e di Trento, corrispondono situazioni non certamente ad alta criticità ma sulle quali è opportuno continuare a lavorare. Agli interporti di recente istituzione come Prato, Cervignano del Friuli, Marcianise, Pescara e Rovigo può giovare l'ulteriore promozione dell'offerta di soluzioni intermodali.

Infine, sebbene il livello di intermodalità praticata dagli interporti si attesta su livelli consistenti, pari al 37% del totale movimentato, vale la pena di incentivare ulteriormente tale funzionalità, che può contribuire al decongestionamento di alcuni assi viari, specie al Nord, in prossimità di aree produttive o di aree portuali di grandi dimensioni (si pensi a quella di Genova, La Spezia e Napoli), oltre a rendere più efficiente il sistema dei trasporti con la realizzazione di economie di scala, la velocizzazione dei transiti e, non ultimo, un impatto ambientale meno invasivo di quanto non accada attualmente.

Auspicabile è infine il rafforzamento delle sinergie del *cluster terra-mare*. Porti ed interporti dovrebbero sviluppare un ruolo di comprimari nella costituzione di una rete logistica integrata che consenta di ottimizzare i flussi di merci, di ottimizzare l'uso degli spazi disponibili con una complessiva maggiore efficienza operativa che potrebbe contenere i costi legati alla logistica. Certo molto dipende non solo da due attori, ovvero i porti e gli interporti, ma anche dai grandi gestori delle reti a cominciare da Rfi. Sebbene alcuni passi in avanti siano stati fatti per costruire un vero *cluster terra-mare*, ad oggi 9 dei 18 interporti operativi ritengono che l'intensificazione dei rapporti con il sistema marittimo, e portuale in particolare, sia una priorità assoluta.

1.5. Per una politica lineare

Un sistema in divenire come quello costituito dagli interporti - in cui ancora alcuni aspetti critici sono presenti e che è sottoposto a forti stimoli determinati dal mercato - dovrebbe porsi pochi essenziali obiettivi di crescita. Nel definire le priorità occorrerebbe, peraltro, fare affidamento e partire dalla valorizzazione delle prassi positive attivate negli ultimi anni.

Il sistema interportuale oggi potrebbe e dovrebbe concentrarsi sui seguenti obiettivi:

- a) dare forma completa al sistema a rete;
- b) proseguire nel processo di investimento per la modernizzazione continua delle strutture che già oggi si confrontano con il mercato e per quelle che a breve diverranno operative;
- c) adottare appieno il metodo del dialogo con altri attori del sistema logistico nazionale, sì da dare ulteriore sostanza al *cluster-terra mare* e ad una partecipazione ancora più chiara al sistema logistico nazionale;
- d) incentivare un reale *sistema intelligente*, con tecnologie Ict, che metta in rete tutte le strutture interportuali, nessuna esclusa.

Occorre accelerare il completamento degli interporti ancora in fase di realizzazione. Un Paese come l'Italia che intende, spesso con inutile tono retorico, candidarsi ad essere piattaforma di interscambi nel Mediterraneo e, ancora di più, competere con i sistemi portuali del Nord Europa, non può permettersi di impiegare decenni per il completamento di strutture votate all'intermodalità ed all'offerta di servizi logistici avanzati.

Gran parte degli interporti in fase di realizzazione è peraltro collocata nel Mezzogiorno, dove andrebbe ridefinita la mappa dei flussi di merci e valutata la reale utilità di strutture incardinate in territori non particolarmente ricchi di imprese o dove è difficile che l'intermodalità possa avere un senso.

La capacità di investimento, per la manutenzione ed il miglioramento continuo delle strutture, oltre che per l'acquisizione di nuove tecnologie connesse alla logistica resta un *must* per tutti gli interporti. In questo

contesto assume valore strategico il supporto finanziario pubblico che, nella larga maggioranza dei casi, sembra essere stato utilizzato appropriatamente generando effetti moltiplicativi di non poco conto.

L'intervento pubblico, attivato in modo piuttosto consistente soprattutto a partire dal 1992, e che ha ad oggi consentito flussi per 310 milioni di euro, (che dovrebbero avvicinarsi ai 500 milioni di euro intorno al 2010) ha, nella grande maggioranza delle 24 strutture che ne hanno beneficiato, generato un *effetto volano*. Come si avrà modo di constatare nel capitolo 4, la realizzazione o il completamento di numerosi *terminal* ferroviari, molte opere di ristrutturazione, la realizzazione di magazzini, opere idrauliche e stradali interne alle strutture interportuali sono state spesso realizzate anche grazie ai finanziamenti previsti dalla legge 240/40, talvolta in sinergia con altre fonti di finanziamento pubbliche.

La comparazione tra gli investimenti realizzati nel periodo 1992-2007 e gli incassi delle rate previsti dalle fonti pubbliche mette in evidenza come ad oggi 1 euro di contributo statale abbia generato 3,4 euro di investimento realizzato. Ciò vale in sostanza per un primo gruppo di interporti che hanno usufruito di finanziamenti pubblici in un periodo lungo di tempo a partire dal 1992. Per un secondo raggruppamento di interporti che ha iniziato ad usufruire di finanziamenti pubblici a partire dal 2002, l'effetto positivo dell'intervento statale è egualmente evidente e testimoniato dalla marcata accelerazione degli investimenti nel periodo successivo alla stipula della convenzione, rispetto ai cinque anni precedenti.

Partendo dunque da esperienze positive, in cui il sostegno finanziario pubblico ha avuto un senso compiuto, occorre oggi capire quale strada intraprendere. In presenza di una inevitabile e, soprattutto, auspicabile decisiva razionalizzazione della spesa pubblica, il sistema degli interporti deve ambire ad un affinamento delle politiche di sostegno, ad una sorta di *fine tuning* delle politiche a suo favore, e garantirsi pochi mirati incentivi che consentano di innescare una nuova propensione agli investimenti e la messa a regime dell'intero sistema.

Per ciò che concerne il terzo dei punti sopra richiamati, vale solo la pena di sottolineare che gli interporti sono nodi di una rete complessa: quella della logistica. Essi dunque non possono esistere senza una reale connessione con le altre parti di tale sistema. Da tempo e per primi molti interporti hanno cercato il dialogo, specie con il sistema portuale italiano attraverso accordi

che permettessero ai primi di essere funzionalmente integrati ai porti per la gestione merci “lato terra”. I primi segnali che confermano la costruzione progressiva di un *cluster terra-mare* sono oggi evidenti. Molti interporti hanno ormai collegamenti regolari con strutture portuali vicine e lontane. E’ un primo passo rispetto alle potenzialità effettive che il sistema logistico può offrire, ma la strada giusta è stata imboccata e su di essa occorrerà ancora lavorare.

Ultimo, non certamente per importanza, è l’obiettivo di *realizzare un vero sistema a rete* sfruttando le tecnologie dell’informazione e delle comunicazioni oggi a disposizione. Paradossalmente l’insieme degli interporti si presenta solo parzialmente come sistema integrato al proprio interno. La raccolta dei dati essenziali sulla movimentazione di merci il più delle volte non è confrontabile tra una struttura e l’altra poiché ciascuna utilizza un proprio codice di lavoro, di immagazzinamento e di elaborazione dei dati. *Occorre fare della rete interportuale una struttura dialogante*, capace di esprimersi in un linguaggio comune e facilmente comprensibile, che consentirà economie di scala, ottimizzazione dei flussi e reale integrazione tra nodi logistici di una medesima rete. *Uirnet*, il sistema promosso da Uir, si muove lungo questo percorso assai complesso, verso il quale occorre non abbassare il livello di attenzione, ma anzi accelerare processi e mezzi per renderlo reale.

2. UNA VISIONE DINAMICA DELLA RETE INTERPORTUALE

Il sistema interportuale è attraversato, al proprio interno, da notevoli differenze; risulta pertanto complesso procedere ad una analisi d'insieme, che richiede molteplici precauzioni. Troppo poco omogenee sono le caratteristiche dei singoli interporti, la loro storia, l'origine e lo stadio d'avanzamento dei progetti, oltre al ruolo che assolvono nei territori in cui sono ubicati. La pluralità di situazioni dipende in primo luogo dalle naturali specializzazioni che contraddistinguono un Paese complesso quale l'Italia, in cui poli produttivi, aree a forte incidenza dei consumi e corridoi di transito delle merci incidono notevolmente sull'importanza e sul senso di tali nodi logistici, la cui funzione va ben al di là del puro intercambio modale. Simili elementi e le dinamiche innescate a livello locale saranno oggetto di approfondimento nel terzo capitolo dello studio. Prima di procedere ad un'analisi che raggiunga un tale livello di dettaglio, è tuttavia utile offrire una visione complessiva che dia la misura di quanto il sistema si stia evolvendo, superando difficoltà e lentezze iniziali per acquisire un ruolo sempre più importante all'interno del panorama logistico nazionale.

Grazie ad un questionario d'indagine che ha permesso di rilevare dati descrittivi e percorsi di sviluppo di 24 strutture interportuali, attive o in corso di realizzazione⁴, è possibile cogliere gli elementi fondanti di un sistema che sta attraversando, al contempo:

- *una fase di crescita*, intesa sia in termini di dimensione fisica (spazi destinati all'intermodalità o ai magazzini) che, soprattutto, economica (tutti gli interporti attivi hanno registrato, negli ultimi anni, un notevole incremento tanto della quantità di merci movimentate quanto del fatturato);

⁴ Dei 29 interporti oggetto d'indagine, non sono disponibili dati quantitativi rilevanti per 5 strutture ancora in una fase embrionale. Si tratta degli interporti di Tito, Termoli, Bergamo, Salerno e Roma est. Altri 6 interporti (Jesi, Orte, Frosinone, Gioia Tauro, Catania e Cerignola), pur avendo risposto al questionario, non sono ancora operativi e pertanto le indicazioni emerse saranno esaminate in maniera distinta da quelle dei 18 già operativi. L'operatività degli interporti di Livorno e Bari è per il momento soltanto parziale.

- *una fase di consolidamento*, lavorando per potenziare la propria offerta di servizi e per risolvere alcune debolezze o inefficienze che ne ostacolano la piena operatività.

2.1. L'offerta organica di servizi per gli operatori logistici e per le imprese manifatturiere

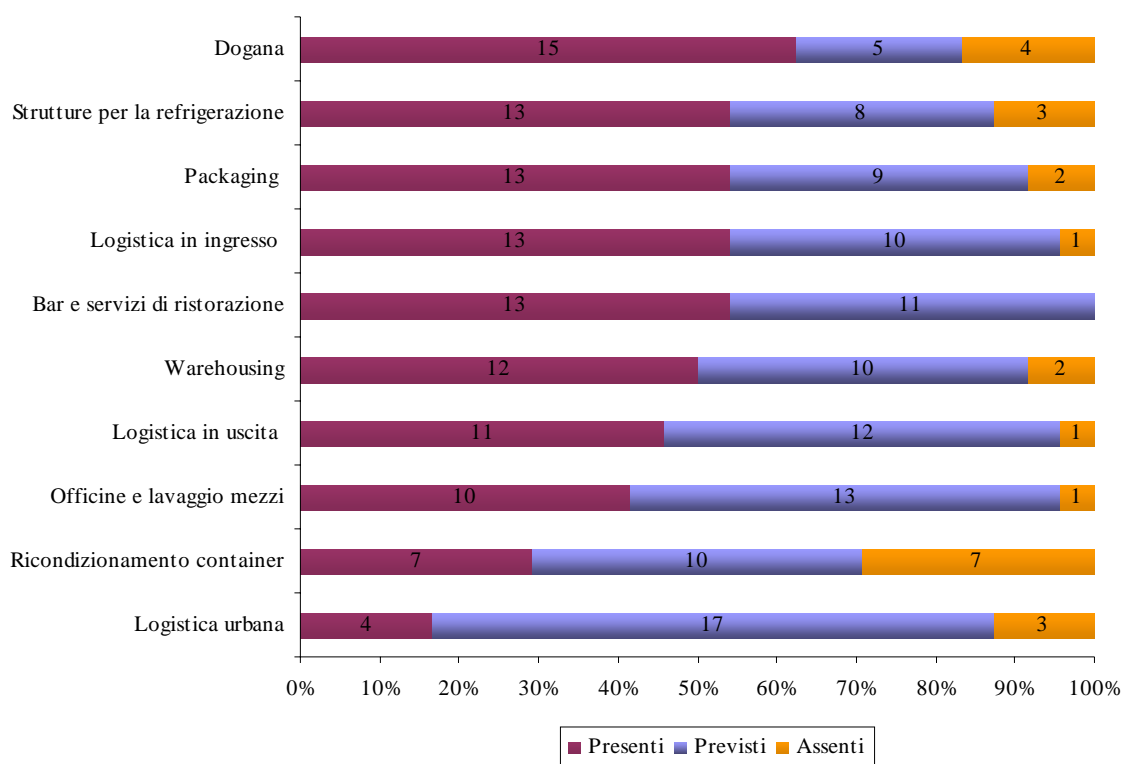
Obiettivo principale, anche se non esclusivo, degli interporti è promuovere l'intermodalità. Per conseguire tale scopo, le strutture interportuali sono chiamate ad offrire alle imprese della logistica un reale valore aggiunto che le incentivi ad utilizzare soluzioni di trasporto combinato. Non sarebbe infatti sufficiente limitarsi a fornire i servizi minimi previsti dal legislatore, ossia gli impianti di base, le sedi per gli operatori del trasporto e della logistica e le aree dedicate alla sosta e alla mobilità dei veicoli stradali e ferroviari⁵. Pertanto, tutti i nodi hanno cercato di sviluppare una vasta gamma di servizi che permetta loro di raggiungere una maggiore competitività, acquisendo in molti casi un elevato livello di specializzazione dell'offerta.

Oltre a disporre, com'è ovvio, di un *terminal* intermodale, di uffici amministrativi, di servizi di vigilanza dell'area e di sistemi informatici con connessione a banda larga, gli interporti strutturano la propria offerta intorno a tre cardini, avendo quali destinatari merci, mezzi e persone (**fig. 2.1**):

- *i servizi rivolti alle merci* costituiscono la principale espressione di un'interportualità che non è soltanto scambio modale. Gli interporti forniscono agli operatori la possibilità di effettuare al proprio interno tutte le operazioni doganali, consentono di realizzare operazioni di logistica (talvolta con uno spiccato carattere innovativo) e talvolta semplici processi di prima lavorazione;

⁵ Deliberazione CIPET del 7 aprile 1993, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 111 del 14 maggio 1993, che definisce le caratteristiche tecniche che il vigente contesto normativo individua ai fini della definizione di interporto di rilevanza nazionale

Fig. 2.1 - Servizi offerti dalle strutture interportuali



Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

- *con riferimento ai mezzi*, i servizi offerti dagli interporti vanno da quelli più generici (all'interno delle strutture sono spesso presenti distributori di carburante o servizi di pulizia e lavaggio) ai più sofisticati, come officine per la riparazione dei veicoli o la possibilità di effettuare il ricondizionamento e la manutenzione dei *container*;
- *per quanto riguarda le persone*, gli interporti offrono agli operatori servizi commerciali, ristorazione, sportelli bancari e postali e spesso anche la possibilità di dormire, oltre a docce e servizi igienici.

Più la gamma dei servizi offerti è vasta, maggiori sono le capacità attrattive dell'interporto. Se tutti sono attrezzati o si stanno preparando per fornire ai trasportatori un elevato livello di *comfort*, maggiori differenze si hanno con riferimento ai servizi di pronto intervento per la riparazione dei mezzi. Soltanto 7 strutture sono in grado di effettuare il ricondizionamento e la manutenzione dei *container* (Bologna, Livorno, Nola, Novara, Padova, Parma e Rivalta Scrivia), e oltre a loro poche altre hanno la possibilità di intervenire sui veicoli (Torino, Vado Ligure, Verona, Trento e Prato).

Quelli relativi ai mezzi e alle persone sono comunque servizi accessori, mentre la reale differenza nella creazione di valore aggiunto è data dall'opportunità di manipolare le merci e trattarne le diverse fasi della logistica, non limitandosi alle operazioni di carico e scarico. In quest'ambito emergono le più significative particolarità dei singoli interporti, che in un costante percorso di confronto e relazione con le esigenze delle imprese e con le peculiarità dei territori in cui operano hanno sviluppato un'offerta specifica di servizi. In grado di offrire una completa offerta di logistica industriale sono, attualmente, 11 nodi⁶. Per i restanti, la situazione è la seguente:

- a Novara è possibile svolgere soltanto operazioni di *packaging* (imballaggio e confezionamento) e di *warehousing* (posizionamento, pianificazione del fabbisogno, *picking*, gestione bolle e gestione resi). L'interporto sta attualmente ampliando la propria struttura, aumentando la disponibilità di magazzini, e prevede di dotarsi anche delle funzioni di logistica in entrata e in uscita;

⁶ Gli 11 interporti al cui interno vengono svolte tutte le fasi della logistica industriale sono quelli di Bologna, Nola, Padova, Parma, Rivalta Scrivia, Rovigo, Torino, Trento, Vado Ligure, Venezia e Verona.

- nell'interporto di Livorno sono svolte operazioni di *packaging* e si prevede di introdurre a breve quelle legate alla logistica in entrata e in uscita oltre che attivare servizi di *city logistics*. Assenti, invece, servizi di *warehousing*;
- l'interporto di Marcianise al momento limita la propria attività di logistica industriale alla sola logistica in entrata (identificazione della merce e controllo di qualità);
- per quanto riguarda i restanti interporti attivi, quelli di Prato, Bari e Pescara non offrono ancora servizi di trattamento e gestione delle merci.

La maggioranza degli interporti attivi è dotata di celle frigorifere o altre strutture per la refrigerazione⁷. Si tratta di un servizio costoso, ma molto richiesto dalle aziende che trattano prodotti freschi o surgelati ed in un Paese in cui la filiera agro-alimentare mantiene un ruolo significativo la loro disponibilità rappresenta un importante fattore di competitività. Gli unici interporti che, per tipologia di merci trattate, hanno scelto di non sostenere, almeno in un imminente futuro, il costo di tali strutture sono quelli di Jesi (che in questo senso adotterà una strategia di specializzazione merceologica nell'area centro-adriatica, dove tali servizi sono già offerti dall'interporto abruzzese), di Cervignano e di Rovigo.

Il più diffuso, tra i servizi logistici disponibili presso gli interporti, consiste nella possibilità di svolgere al proprio interno le operazioni doganali per le merci⁸. Soltanto Novara tra quelli attivi e Jesi e Cerignola tra quelli in via di realizzazione non prevedono di dotarsi a breve di un Ufficio delle Dogane.

Uno dei servizi innovativi di maggior interesse che vengono offerti dagli interporti italiani è legato alla gestione della logistica urbana. Attualmente praticata in 4 realtà e presa in considerazione da altre 17, la *city logistics* trova la sua più compiuta espressione nel Comune di Padova. Il *Cityporto* di Padova ha iniziato le sue attività il 21 aprile 2004, coinvolgendo nel progetto direttamente (su base volontaria) gli operatori insediati all'interno dell'interporto, che attraverso tale piattaforma logistica è in grado di fornire

⁷ I 13 interporti dotati di strutture disponibili per la refrigerazione delle merci sono quelli di Bari, Bologna, Livorno, Nola, Padova, Parma, Pescara, Rivalta Scrivia, Torino, Trento, Vado Ligure, Venezia e Verona.

⁸ Dispongono di un Ufficio delle Dogane i 14 interporti di Bologna, Livorno, Marcianise, Nola, Padova, Parma, Prato, Rivalta Scrivia, Rovigo, Torino, Trento, Vado Ligure, Venezia e Verona.

un supporto tecnologico e organizzativo con garanzie di neutralità. Punto di partenza condiviso è l'esigenza di affrontare la distribuzione urbana in modo nuovo, mirando ad una razionalizzazione del servizio di consegna delle merci in ambito cittadino raggruppando le consegne dei diversi operatori commerciali ed effettuandole mediante l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale (elettrici, a metano o a tecnologie ibride).

2.2. Imprese e dinamismo occupazionale all'interno degli interporti

All'interno dei 17 interporti al momento in attività sono operative complessivamente 1.021 unità locali di imprese⁹. Si tratta, in prevalenza, di operatori della logistica (spedizionieri, corrieri): sono 707 le unità locali di aziende del settore attive nelle aree interportuali, pari al 69,2% del totale di quelle insediate. Rilevante è poi il numero di imprese erogatrici di servizi, così ripartite:

- 223 (il 21,8% del totale) svolgono essenzialmente operazioni di manipolazione delle merci (es.: imballaggio prodotti, confezionamento, attività di trasformazione), senza occuparsi della loro movimentazione;
- 65 (il 6,4%) per quanto riguarda le persone;
- 26 (il 2,5%) per quanto riguarda i mezzi.

Assieme alla quantità e al valore delle merci movimentate e alla disponibilità di magazzini, il numero delle aziende attive all'interno di un interporto e l'apporto occupazionale che tali strutture sono in grado di generare costituiscono i più significativi indicatori della dimensione economica e del ruolo che simili nodi possono svolgere nel tessuto logistico nazionale. La concentrazione di una pluralità di operatori in uno stesso luogo innesca infatti positivi processi di concorrenza che portano ad una

⁹ Non si considera, nella presente sezione, l'Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli in quanto la struttura, in fase di avvio, sta attualmente procedendo all'assegnazione degli spazi agli operatori. Oltre ai 14 addetti impiegati tra Società-Interporto e Società di Gestione, si stima che siano presenti nell'area 16 occupati della società Friulitrans e che l'indotto ammonti a circa 100 addetti.

maggior efficienza complessiva del sistema e rappresentano la più sicura garanzia della piena operatività della struttura.

Le sedi interportuali che ospitano il maggior numero di operatori logistici sono quelle di: Torino (160), Bologna (100), Verona (90), Padova (80) e Parma (80). Ad un livello intermedio si collocano invece le realtà di Prato, Trento e Nola, con circa 40 aziende ciascuna, mentre tutte le altre accolgono attualmente al proprio interno meno di 15 operatori logistici (**tab. 2.1**). Per quanto riguarda le 314 imprese erogatrici di servizi, il loro numero è significativo (superiore alle 10 unità) nei soli 5 interporti di Nola (108), Torino (63), Padova (45), Verona (30) e Trento (30). Molto particolare è il caso di Nola: l'Interporto Campano rappresenta l'unico esempio di interporto in cui quasi il 70% delle aziende presenti non è costituito da operatori della logistica, ma piuttosto da imprese che operano nel campo dei confezionamento e della manipolazione delle merci. Tale peculiarità deriva dalla sua origine, legata al Cis (Centro Ingrosso Sviluppo) di Nola, uno dei poli distributivi tra i più importanti del Paese.

Nel complesso, data la situazione attuale, il 90% delle 1.021 unità locali si colloca all'interno di 8 interporti soltanto: è, questo, un dato significativo che sta ad indicare le potenzialità di crescita di un sistema non ancora a regime ma che già oggi impiega, al proprio interno, più di 19.500 addetti (**tab. 2.2**): 18.384 sono stimati operare per conto delle aziende insediate all'interno dell'area interportuale¹⁰, mentre 1.200 lavorano direttamente per le diverse società interportuali e/o per le società di gestione. Si tratta di personale amministrativo, funzionario o dirigenziale operante per l'interporto o presso le imprese che vi sono presenti oppure di forza lavoro addetta alla gestione dei magazzini, alla movimentazione delle merci, al controllo del traffico ferroviario interno, alle operazioni doganali oppure ai diversi servizi offerti a merci, mezzi e persone. Non vengono considerati, invece, i cosiddetti "padroncini" che prestano la propria opera per spedizionieri ed operatori della logistica, venendo conteggiati all'interno dell'indotto.

¹⁰ Non sono disponibili dati diretti relativi agli addetti delle aziende insediate all'interno degli interporti di Nola e di Livorno. Secondo uno studio Databank 2006 gli occupati presenti nelle due aree sarebbero rispettivamente 3.500 e 100.

Tab. 2.1 - Unità locali delle aziende presenti nei singoli interporti (dati in valore assoluto)*

	Operatori logistici	Imprese di manipolazione delle merci	Imprese servizi persone	Imprese servizi mezzi	<i>Totale imprese</i>
INTERPORTO DI VAL PESCARA	3	1	0	0	4
INTERPORTO DI RIVALTA SCRIVIA	2	1	2	1	6
INTERPORTO DI ROVIGO	5	1	1	0	7
INTERPORTO DI LIVORNO	11	3	0	1	15
INTERPORTO DI VADO LIGURE	7	2	1	0	10
INTERPORTO DI BARI	10	0	0	0	10
INTERPORTO DI VENEZIA	5	4	2	0	11
INTERPORTO DI MARCIANISE	16	0	0	0	16
INTERPORTO DI NOVARA	14	1	2	3	20
INTERPORTO DI PRATO	45	0	1	3	49
INTERBRENNERO - TRENTO	43	16	12	2	73
INTERPORTO DI PARMA	80	5	2	0	87
INTERPORTO DI BOLOGNA	100	0	2	2	104
INTERPORTO DI VERONA	90	20	5	5	120
INTERPORTO DI PADOVA	80	30	10	5	125
INTERPORTO DI NOLA	38	102	5	1	146
INTERPORTO DI TORINO	160	40	20	3	223
<i>Totale imprese</i>	707	223	65	26	1021

(*) Non sono disponibili i dati relativi al numero di imprese operanti all'interno dell'Interporto di Cervignano poiché, essendo la struttura in fase di avvio, è attualmente in corso l'assegnazione degli spazi agli operatori

Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

Tab. 2.2 - Addetti operanti presso i singoli interporti (dati in valore assoluto)

	Soggetto attuatore e/o società di gestione	Operatori insediati	Indotto	Totale addetti (escluso indotto)
INTERPORTO DI VAL PESCARA	3	6	10	9
INTERPORTO DI VADO LIGURE	25	35	60	60
INTERPORTO DI NOVARA	60	40	250	100
INTERPORTO DI LIVORNO	5	100*	n.d.	105
INTERPORTO DI BARI	9	100	n.d.	109
INTERPORTO DI ROVIGO	16	94	220	110
INTERPORTO DI VENEZIA	103	200	n.d.	303
INTERPORTO DI RIVALTA SCRIVIA	525**	70	1.000	595
INTERPORTO DI PRATO	6	900	1.800	906
INTERBRENNERO - TRENTO	38	1.109	n.d.	1.147
INTERPORTO DI PADOVA	72	1.300	3.200	1.372
INTERPORTO DI BOLOGNA	15	1.400	2.500	1.415
INTERPORTO DI PARMA	21	1.530	n.d.	1.551
INTERPORTO DI MARCIANISE	140	1.500	1.600	1.640
INTERPORTO DI TORINO	23	2.000	4.000	2.023
INTERPORTO DI NOLA	60	3.500*	n.d.	3.560
INTERPORTO DI VERONA	78	4.500	6.000	4.578
<i>Totale addetti</i>	<i>1.199</i>	<i>18.384</i>	<i>20.640</i>	<i>19.583</i>

(*) Stime Databank 2006

(**) Si fa riferimento non soltanto ai dipendenti dell'Interporto di Rivalta Scrivia, ma anche al personale di una cooperativa che lavora stabilmente all'interno dell'area per conto della società interportuale

Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

Considerando, da un punto di vista prettamente funzionale, i singoli interporti e le aziende che vi sono insediate come se fossero un'unica entità, 8 sono le strutture al cui interno è impiegata una manodopera superiore alle 900 unità. Si tratta delle realtà di Verona, Nola, Torino, Parma, Marcianise, Bologna, Padova, Trento e Prato. Significativa è inoltre l'occupazione generata dagli interporti di Venezia (303 addetti) e di Rivalta Scrivia (595). A Rivalta Scrivia si segnala in particolare la presenza di 525 persone, membri di una cooperativa, direttamente impiegate dalla società di gestione per lo svolgimento delle attività logistiche. A Venezia l'importanza occupazionale dell'interporto è evidente fin dalla sua origine, quando una cordata di imprenditori ha rilevato i terreni dell'ex azienda siderurgica Alesuisse e tutti i dipendenti messi in mobilità, riconvertendoli dalla metalmeccanica alla logistica.

Con riferimento esclusivamente ai 18.384 addetti stimati per le 1.021 società insediate presso gli interporti, è possibile sviluppare una riflessione anche in merito all'importanza che tali strutture svolgono in quanto stimolo al consolidamento e ad una maggiore efficienza del comparto. Le attività logistiche hanno mediamente una dimensione superiore rispetto al resto del sistema d'impresa: l'Archivio Statistico delle Imprese Attive dell'Istat stima in 12,3 addetti per azienda la media delle attività ausiliarie e di supporto dei trasporti (a fronte di una media pari a 7,7 per il totale delle attività di trasporto, magazzinaggio e comunicazione ed una media complessiva per il sistema d'impresе nazionale di 3,8 addetti). All'interno degli interporti, la dimensione media delle unità locali insediate è invece di 18 addetti per ognuna e soltanto in un numero molto limitato di casi si raggiunge un valore notevolmente inferiore alla media (**tab. 2.3**): Novara, che con soltanto 28.000 m² di magazzini attualmente funzionanti limita per il momento la propria azione in prevalenza al puro intercambio modale; Val Pescara, che ancora non è pienamente operativo; Vado Ligure, che è una realtà di dimensioni relativamente contenute e che punta su un'elevata meccanizzazione delle procedure.

Tab. 2.3 - Dimensione media delle unità locali operanti all'interno del sistema interportuale*

	<i>Totale imprese</i>	<i>Totale addetti</i>	<i>Media di addetti per impresa</i>
INTERPORTO DI VAL PESCARA	4	6	1,5
INTERPORTO DI RIVALTA SCRIVIA	6	70	11,7
INTERPORTO DI ROVIGO	7	94	13,4
INTERPORTO DI LIVORNO	15	100	10,0
INTERPORTO DI VADO LIGURE	10	35	3,5
INTERPORTO DI BARI	10	100	10,0
INTERPORTO DI VENEZIA	11	200	18,2
INTERPORTO DI MARCIANISE	16	1.500	93,8
INTERPORTO DI NOVARA	20	40	2,0
INTERPORTO DI PRATO	49	900	18,4
INTERBRENNERO - TRENTO	73	1.109	15,2
INTERPORTO DI PARMA	87	1.530	17,6
INTERPORTO DI BOLOGNA	104	1.400	13,5
INTERPORTO DI VERONA	120	4.500	37,5
INTERPORTO DI PADOVA	125	1.300	10,4
INTERPORTO DI NOLA	146	3.500	24,0
INTERPORTO DI TORINO	223	2.000	9,0
<i>Totale imprese</i>	<i>1021</i>	<i>18.384</i>	<i>18,0</i>
<i>Totale imprese (escluso Nola)</i>	<i>875</i>	<i>14.884</i>	<i>17,0</i>

(*) Non sono disponibili i dati relativi al numero di imprese operanti all'interno dell'Interporto di Cervignano poiché, essendo la struttura in fase di avvio, è attualmente in corso l'assegnazione degli spazi agli operatori

Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

In sintesi, le unità locali operanti all'interno degli interporti – mediamente di 18 addetti ciascuna – hanno una dimensione del 46,3% più elevata rispetto alla media delle aziende che svolgono attività ausiliarie e di supporto dei trasporti, pari a 12,3 addetti¹¹.

Le considerazioni fin qui sviluppate sull'impatto occupazionale degli interporti non rilevano la forza lavoro che indirettamente, attraverso l'indotto, viene generata dal sistema interportuale. Se non è semplice avere sotto controllo il numero esatto degli addetti operanti presso le decine di imprese presenti negli interporti, ancora più complesso è monitorare l'indotto che viene generato attraverso i corrieri impiegati da spedizionieri o operatori logistici oltre che dalle imprese che alla prossimità di tali nodi ed ai servizi cui possono accedere acquisiscono maggiore potere competitivo. I dati sull'indotto mancano per gli interporti di Nola, Parma, Trento, Venezia, Livorno e Bari. Per i restanti, le stime fornite indicano una cifra che ammonta a circa 19.000 unità, di cui 18.300 nei soli 6 interporti di Verona (6.000), Torino (4.000), Padova (3.200), Bologna (2.500), Marcianise (1.600) e Rivalta Scrivia (1.000).

Sulla base di simili stime, è possibile ipotizzare che – almeno nei 6 interporti per cui sono disponibili dati significativi – sul rapporto tra l'indotto generato ed il personale interno operi un effetto moltiplicatore pari a 1,57. Un effetto ancora maggiore sarebbe riscontrabile per gli interporti più piccoli in termini di addetti (Val Pescara, Vado Ligure, Rovigo e Novara), dove a 297 addetti complessivi interni alle quattro strutture fanno riscontro 540 addetti esterni (effetto moltiplicatore pari a 1,94).

L'occupazione così generata, direttamente o indirettamente, dai 17 interporti che hanno fornito il dato ammonterebbe attualmente a oltre 40.200 unità: una quota che rappresenta almeno il 6,5% del totale degli addetti

¹¹ Le stime qui riportate sono realizzate “come se” tutti gli addetti fossero impiegati nella logistica. Una simile approssimazione è possibile perché all'interno di tutti gli interporti attivi, con l'unica eccezione di Nola, la quasi totalità dei lavoratori è occupata in tale comparto. Se anche si escludesse dal conteggio l'Interporto di Nola la situazione non sarebbe molto differente: si avrebbero 14.884 addetti per 875 imprese, con una media di 17 addetti ciascuna: una dimensione, rispetto alla media del comparto, del 38,2% più elevata.

occupati nelle attività ausiliarie dei trasporti e nelle attività di trasporto terrestre complessivamente intese (ad esclusione di quelle espressamente dedicate al trasporto passeggeri)¹².

Se si esclude dal conteggio l'anomalia lombarda, dove non è presente alcuna struttura di questo tipo, il contributo degli interporti al totale dell'occupazione nel comparto della logistica e dei trasporti terrestri arriva all'8,1%.

2.3 Le potenzialità di crescita

La rilevante importanza economica e occupazionale degli interporti, già in una fase di solo parziale operatività, è destinata a rafforzarsi ulteriormente con il prossimo sviluppo di un sistema che dimostra di avere ancora considerevoli margini di crescita. Basti pensare che nell'arco di due anni il numero di addetti operanti presso le società attive all'interno dei 14 interporti per cui sono disponibili dati completi è cresciuto del 21,2%, passando dalle 11.889 unità del 2005 alle 14.409 del 2007 (**tab. 2.4**).

La spiegazione di simili tassi di crescita ha una duplice origine. Da un lato, è determinante l'attuale - e prevista - forte espansione degli impianti, sia in termini di superfici utilizzabili che di capacità di movimentazione delle merci. Dall'altro, l'offerta di servizi disponibili presso le aree interportuali sortisce un forte *appeal* per gli operatori del settore, che tendono a spostare all'interno di tali strutture la propria attività.

¹² I dati disponibili non consentono un maggior livello di dettaglio. I calcoli sono stati effettuati partendo dalle stime Asia per il 2005, che parlano di 346.695 addetti per le attività ausiliarie dei trasporti e le agenzie viaggi e di 555.844 addetti per il trasporto terrestre. Il numero degli addetti delle attività ausiliarie è stato depurato da quello delle agenzie viaggi, mentre quello degli addetti dei trasporti terrestri da quello delle attività espressamente dedicate al trasporto passeggeri, ipotizzando che la rispettiva incidenza percentuale sia rimasta la stessa rilevata tramite il censimento del 2001. Si ottengono così 229.891 addetti per le attività ausiliarie e 322.390 per quelle di trasporto terrestre, con un totale di 622.281 addetti. Analogo procedimento è stato utilizzato per incorporare il dato dagli addetti operanti in Lombardia, che all'epoca del censimento rappresentavano il 20% del totale.

Tab. 2.4 - Trend di crescita dell'occupazione generata dagli interporti negli ultimi tre anni

	Numero di addetti			Variazione percentuale 2007/2005
	2005	2006	2007	
INTERPORTO DI VERONA	4.000	4.200	4.500	12,5
INTERPORTO DI TORINO	1.500	2.000	2.000	33,3
INTERPORTO DI PARMA	1.500	1.530	1.530	2,0
INTERPORTO DI MARCIANISE	1.200	1.380	1.500	25,0
INTERPORTO DI BOLOGNA	1.250	1.300	1.400	12,0
INTERPORTO DI PADOVA	1.100	1.200	1.300	18,2
INTERBRENNERO - TRENTO	615	736	1.109	80,3
INTERPORTO DI RIVALTA SCRIVIA	464	538	595	28,2
INTERPORTO DI VENEZIA	140	140	200	42,9
INTERPORTO DI BARI	20	60	100	400,0
INTERPORTO DI ROVIGO	55	73	94	70,9
INTERPORTO DI NOVARA	30	30	40	33,3
INTERPORTO DI VADO LIGURE	15	35	35	133,3
INTERPORTO DI VAL PESCARA	0	4	6	n.d.
<i>Totale</i>	<i>11.889</i>	<i>13.226</i>	<i>14.409</i>	<i>21,2</i>

Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

I 18 interporti attualmente funzionanti, sia quelli emergenti sia i più consolidati, hanno concluso tutti il 2007 con un incremento tanto dei ricavi quanto del livello di merci movimentate rispetto al 2006: una crescita che gli intervistati attribuiscono in massima parte alla qualità dei servizi e delle infrastrutture presenti all'interno del proprio interporto (**fig. 2.2**).

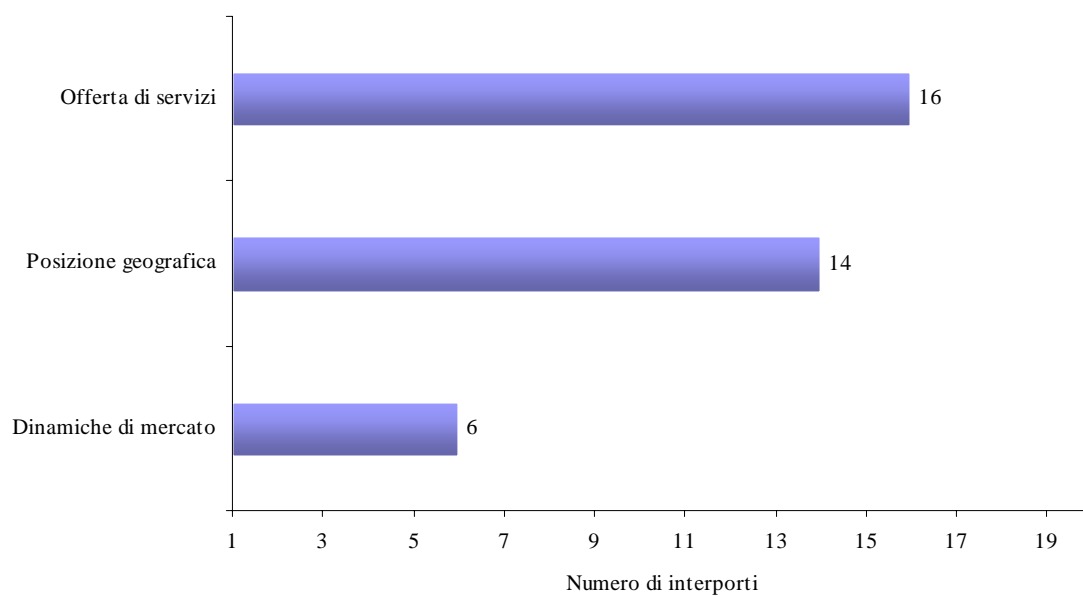
Molti sono, ovviamente, gli interporti che riconoscono un'importanza fondamentale anche alla propria posizione geografica. In effetti, la gran parte dei centri esistenti sorge in aree interessate da un considerevole transito di merci, permettendo così all'interporto di assolvere la propria funzione di catalizzatore e razionalizzatore dei flussi, specialmente nei pressi di importanti poli produttivi o di consumo. Sempre maggiori sono inoltre le opportunità offerte dagli interporti che si collocano nelle vicinanze di porti marittimi o che comunque sono efficacemente collegati a tali nodi. I cambiamenti intercorsi nel sistema produttivo hanno incrementato lo scambio di merci via mare in misura tale da portare in molti casi ad una situazione di congestionamento delle aree portuali: diviene così cruciale, per la fluidità e la competitività del sistema, poter disporre di aree retroportuali facilmente raggiungibili e gli interporti possono assolvere proprio ad una simile funzione. Meno diffuso appare invece il contributo di una favorevole situazione congiunturale del mercato e delle attività economiche.

2.3.1. Crescita della dimensione economica

Particolarmente importante, per valutare l'andamento e la crescita economica del sistema interportuale, sarebbe la possibilità di monitorare la quantità delle merci movimentate ed il loro valore. Si tratta di un compito tutt'altro che agevole, specialmente per la quota di merci che transita soltanto su gomma¹³.

¹³ Difficoltà a risalire a dati certi, tuttavia, si evidenziano anche con riferimento alla componente ferroviaria. Spesso, infatti, sono stati utilizzati criteri molto differenti per la conversione tra Uti, Teu e Tonnellate.

Fig. 2.2 - Ragioni del positivo andamento dell'interporto nel 2007



Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

Non tutti gli interporti effettuano stime precise ed i metodi di calcolo differiscono notevolmente da un interporto all'altro. Per citare soltanto alcuni degli esempi più significativi: a Verona sono state installate delle spire magnetiche sotto la pavimentazione stradale (all'entrata del Centro Spedizionieri e degli ex Magazzini Generali) che conteggiano il numero di passaggi effettuati dai mezzi pesanti; Trento dispone di strumenti per la pesa in linea di tutti i mezzi in entrata e in uscita; a Padova non è possibile effettuare che delle stime approssimative basate su studi relativi al rapporto tra il traffico intermodale e quello complessivo; a Bologna i calcoli vengono realizzati sulla base di dati forniti dagli operatori e considerando i metri quadri di magazzino a loro disposizione e la capacità di movimentazione dei macchinari. In pratica, in ogni singolo contesto viene utilizzato un criterio differente e tale problema rende attualmente impossibile effettuare confronti tra la dimensione dei differenti nodi logistici e soprattutto valutarne con precisione i livelli di crescita. Ferma restando la necessità di identificare criteri e metodi condivisi per una quantificazione del traffico merci all'interno dei singoli interporti, in questa sede non si può far altro che analizzare, con molte precauzioni, quanto individualmente dichiarato. Ad ogni modo, per le ragioni appena espresse, si ritiene opportuno non fornire la stima "precisa" della movimentazione merci indicata dai 16 interporti che hanno fornito dati al riguardo. Saranno invece esaminati i tre aspetti che seguono:

- la suddivisione degli interporti per "classi dimensionali";
- un'analisi dell'incidenza percentuale che le diverse modalità di trasporto hanno all'interno dei singoli interporti;
- i tassi di crescita registrati nel periodo 2005-2007.

Con riferimento al primo dei tre aspetti, si ritiene utile ripartire gli interporti in 4 classi dimensionali, a seconda che al loro interno nel corso del 2006 siano state movimentate:

- *più di 5 milioni di tonnellate di merci.* Al primo gruppo appartengono sicuramente i tre grandi interporti del Nord-Est: quelli di Verona, Padova e Bologna. Si tratta dei centri intermodali più importanti del Paese, che oltre a offrire servizi all'avanguardia trattano i principali prodotti *high-tech* e *high-quality* del *Made in Italy*;

- *oltre 3 milioni di tonnellate di merci, fino a 5 milioni.* Rispetto al precedente, il secondo raggruppamento (che conta gli interporti di Parma, Trento, Nola e Novara) presenta notevoli differenze al proprio interno. Se il Cepim di Parma può ricordare, per molti aspetti, il tipico modello nordestino (anche se con peculiarità proprie che ne orientano il raggio d'azione in prevalenza verso i porti del Tirreno), quelli di Trento e Novara sono soprattutto degli interporti di transito, collocati lungo l'asse del Brennero l'uno, lungo il cosiddetto "Corridoio dei due mari" l'altro. Particolarità di Trento è l'elevata incidenza di spedizioni accompagnate (la famosa *Autostrada Viaggiante*). Novara, che ancora non dispone di magazzini sufficienti, vede l'85% delle sue merci viaggiare su rotaia. L'Interporto Campano, infine, nonostante la grande quantità di beni movimentati, non è particolarmente sviluppato sotto il profilo dell'intermodalità, ma deve la propria forza principalmente alle funzioni di logistica commerciale. Certamente, in prospettiva, la realtà di Nola potrà offrire un contributo significativo nell'incentivare gli operatori presenti a riconvertire, in parte, la loro attività e utilizzare le opportunità offerte dalla presenza di un *terminal* intermodale e di una stazione ferroviaria interna;

- *oltre 1 milione di tonnellate di merci, fino a 3 milioni* sono state movimentate, nel 2006, all'interno degli interporti di Torino, Venezia, Rivalta Scrivia e Marcianise. In questa fascia, l'interporto del capoluogo piemontese è quello che nell'immediato futuro sembra dotato delle maggiori possibilità di crescita. Già nel 2006 si avvicina molto alla soglia alta (dichiarando 2,7 milioni di tonnellate, mentre i 3 milioni dovrebbero essere stati superati nel 2007); dispone di un'area di circa 400.000 m² destinata a magazzini di cui è prevista un'espansione su ulteriori 500.000 m²; l'entrata in funzione della linea Alta Velocità/Alta Capacità su Torino incrementerà notevolmente le potenzialità di trasporto ferroviario. Importanti sono, comunque, i margini di sviluppo anche degli altri tre centri: quello di Venezia è recentemente giunto ad un accordo con la Montefibre che consentirà all'interporto di usufruire di circa 30 ettari di aree dismesse dall'industria chimica e di una banchina da 1.000 metri di lunghezza, che si aggiungerà a quella da 500 metri già operativa; l'Interporto Sud Europa di Marcianise sorge su un'area di 4 milioni di metri quadri, contiguo ad uno dei nodi ferroviari per il passaggio delle merci più importanti del Paese, lungo la linea Av/Ac Nord-Sud; Rivalta Scrivia ha avviato da pochi mesi un servizio *shuttle* con il porto di

Genova che ne incrementa la funzione retroportuale e consente quindi un più intenso utilizzo degli impianti;

- *fino ad 1 milione di tonnellate di merci* si hanno nell'ultimo gruppo, che comprende Rovigo, Prato, Cervignano, Vado Ligure, Val Pescara, Livorno e Bari. Sono tutti interporti di recente istituzione e non ancora operanti a pieno regime, soprattutto a causa di alcune inefficienze esterne che ne limitano la connessione alla rete ferroviaria (o viaria, nel caso di Cervignano del Friuli). Rovigo e Livorno sono, tra questi, gli interporti più strutturati, avendo superato nel 2007 la soglia del milione di tonnellate. Particolarmente interessante è il caso dell'interporto padano che deve la propria crescita ad una riscoperta della modalità fluvio-marittima per il trasporto merci.

Ovviamente, considerando che l'essenza dell'attività di un interporto consiste nel promuovere ed incentivare l'utilizzo di soluzioni intermodali per il trasporto merci, con tutte le positive ricadute in termini ambientali e di qualità della vita che ne derivano, non è di per sé sufficiente limitarsi ad analizzare le quantità complessivamente movimentate. Cruciale è invece incrociare tale dato con la ripartizione percentuale tra le differenti soluzioni utilizzate (**tab. 2.5**):

- *innanzitutto, emerge con evidenza la forte polarizzazione verso un'unica modalità all'interno degli interporti più piccoli.* A parte Bari e Val Pescara, che ancora non dispongono di collegamento ferroviario e quindi per il momento si sono limitati ad affittare i propri magazzini per il solo trasporto su gomma, ad essere sbilanciati verso un'unica tipologia sono anche gli altri interporti del quarto raggruppamento: a Prato soltanto il 15% delle merci transita attraverso soluzioni intermodali; a Vado Ligure via gomma viaggia il 90% dei carichi; Cervignano del Friuli è in sofferenza dal punto di vista dei collegamenti stradali, con l'imbocco dell'autostrada a 10 km di distanza, e soprattutto dispone di magazzini di dimensioni relativamente contenute (28.000 m²), ragioni che spiegano un'incidenza dell'intermodalità che arriva al 98%. Diversa è la situazione di Rovigo, dove come si è detto il 40% delle merci sfrutta la modalità fluvio-marittima. In ogni caso, per la parte terrestre resta tutt'ora un consistente sbilanciamento a favore della componente stradale.

Tab. 2.5 - Classi dimensionali degli interporti e distribuzione percentuale delle merci movimentate per modalità di trasporto

	Tutto gomma	Ferroviario Tradizionale	Intermodalità ferro-gomma	Totale
<i>Primo gruppo - Oltre 5 milioni di tonnellate di merci</i>				
INTERPORTO DI BOLOGNA	46,1	7,2	46,7	100,0
INTERPORTO DI PADOVA(1)	n.d.	n.d.	n.d.	100,0
INTERPORTO DI VERONA	75,0	0,0	25,0	100,0
<i>Secondo gruppo - Oltre 3 milioni di tonnellate di merci, fino a 5 milioni</i>				
INTERPORTO DI NOVARA	5,0	10,0	85,0	100,0
INTERPORTO DI NOLA	82,0	12,0	6,0	100,0
INTERPORTO DI PARMA	70,0	5,0	25,0	100,0
INTERPORTO DI TRENTO(2)	59,6	0,0	40,4	100,0
<i>Terzo gruppo - Oltre 1 milione di tonnellate di merci, fino a 3 milioni</i>				
INTERPORTO DI MARCIANISE	68,0	5,0	27,0	100,0
INTERPORTO DI RIVALTA SCRIVIA	80,0	20,0	0,0	100,0
INTERPORTO DI TORINO	50,0	20,0	30,0	100,0
INTERPORTO DI VENEZIA(3)	90,0	10,0	0,0	100,0
<i>Quarto gruppo - Fino a 1 milione di tonnellate di merci</i>				
INTERPORTO DI BARI	100,0	0,0	0,0	100,0
INTERPORTO DI CERVIGNANO	1,0	1,0	98,0	100,0
INTERPORTO DI LIVORNO	100,0	0,0	0,0	100,0
INTERPORTO DI PRATO	85,0	0,0	15,0	100,0
INTERPORTO DI ROVIGO(4)	50,0	10,0	40,0	100,0
INTERPORTO DI VAL PESCARA	100,0	0,0	0,0	100,0
INTERPORTO DI VADO LIGURE	90,0	10,0	0,0	100,0

(1) Non sono disponibili stime aggiornate sulla ripartizione all'interno dell'Interporto (aperto) di Padova. Gli studi realizzati negli anni '90 ipotizzano una rapporto tra intermodale e solo-gomma di 1 a 2, ma è probabile che tale dato si sia modificata a vantaggio del trasporto combinato.

(2) Il 40,4% di merci movimentate attraverso rotaia dall'Interporto di Trento sono così suddivise al loro interno: per il 12% si tratta di trasporto ferroviario tradizionale, per il 65% di spedizioni accompagnate (*Autostrada Viaggiante*) e per il 23% di spedizioni non accompagnate

(3) Data la peculiarità di essere dotato di banchina, la quasi totalità delle merci in arrivo e partenza dall'Interporto di Venezia sono trasportate attraverso l'intermodalità terra-mare. Le quote riportate si riferiscono esclusivamente alla componente terrestre.

(4) Nel caso dell'Interporto di Rovigo, quando si parla di intermodalità si fa riferimento a quella fluvio-marittima, essendo la componente ferroviaria ancora molto minoritaria.

Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

Il potenziamento delle arterie di comunicazione ed una migliore connessione alla rete ferroviaria sono fondamentali, per poter sfruttare le potenzialità di crescita di queste recenti infrastrutture;

- quote elevate di merci che ancora vengono trasportate attraverso la sola modalità *tutto-gomma* si hanno anche nella fascia intermedia, precisamente presso gli interporti di Rivalta Scrivia, Venezia e Nola. Il servizio *shuttle* recentemente avviato tra l'interporto piemontese ed il porto di Genova dovrebbe comunque ridurre tale squilibrio. A Venezia è attualmente in corso la costruzione di 2.000 metri di binari, che si aggiungeranno ai 3.000 già esistenti e che sono inseriti in un programma di ampliamento che prevede un miglioramento dei collegamenti alla linea ferroviaria principale ed una maggiore infrastrutturazione ferroviaria della banchina. A Nola le tradizionali attività di ingrosso sono ancora in larga misura legate all'utilizzo del trasporto su strada e l'assenza di magazzini raccordati (a parte una banchina collegata con il Polo del Freddo, che consente l'intermodalità per le merci *reefer*) ne limita in parte le potenzialità, relegando l'intermodalità ad una quota del 6%;
- ad essere sbilanciato verso il solo intercambio modale è l'interporto di Novara, che allestisce settimanalmente circa 156 treni diretti verso il Nord Europa e 10 collegamenti *gateway* con lo scalo di Pomezia. La quota di intermodale puro è destinata a ridursi nei prossimi anni, quando ai 28.000 m² di magazzini raccordati si aggiungeranno gli ulteriori 50.000 m², raccordati e non, che potenzieranno l'offerta di servizi logistici a disposizione;
- in tutti i casi restanti la situazione appare più equilibrata, anche se con una fisiologica prevalenza del *tutto-gomma* rispetto all'intermodale. Soltanto l'interporto di Bologna ha recentemente raggiunto il "sorpasso", riducendo la quota di *solo-strada* dal 51% del 2005 al 46,5% del 2006. Molto particolare è l'intermodalità operata (con una quota in termini di quantità pari al 40%) dall'interporto di Trento. Si tratta in massima parte di spedizioni accompagnate, la cosiddetta *Autostrada viaggiante* che consente agli autotrasportatori di caricare il proprio Tir su treno per attraversare il Brennero, superando così le limitazioni imposte dall'Austria alla circolazione di mezzi pesanti sul proprio territorio.

Dagli elementi sopra indicati emerge chiaramente che il sistema interportuale ha ancora notevoli margini di miglioramento, sia per quanto concerne la possibilità di svolgere una funzione catalizzatrice per le merci, sia per promuovere un maggiore utilizzo dell'intermodalità presso gli operatori che vi sono insediati. I due obiettivi corrono in parallelo: maggiore è la quantità di merci movimentate, superiore è la possibilità di formare treni completi. In tal senso, molto positivo è il *trend* di crescita che sembra stia vivendo l'intero sistema. Stando ai dati forniti dai singoli Interporti, nel periodo che va dal 2005 al 2007 l'incremento delle quantità di merci movimentate è stato eccezionalmente elevato: per quanto riguarda i primi tre raggruppamenti, a parte Nola e Novara le variazioni percentuali sono sempre state a doppia cifra, superando in molti casi il 20% (**tab. 2.6**). Tra gli interporti più piccoli, molto importante è stata la crescita registrata negli ultimi anni presso l'Interporto di Rovigo, che rispetto alle 400.000 tonnellate del 2005 ha raggiunto, nel 2007, quota 1.200.000 tonnellate.

2.3.2. Crescita della dimensione fisica

Per accompagnare e favorire la crescita della dimensione economica degli interporti, il cui indicatore più evidente ed immediato è senza dubbio rappresentato dalla quantità di merci che riescono a concentrare e a spostare verso soluzioni alternative al *tutto-strada*, è indispensabile che tali infrastrutture adeguino i propri spazi e le risorse di cui dispongono per la movimentazione delle merci.

È cioè essenziale che aumenti la disponibilità di magazzini, soprattutto quelli raccordati per l'intercambio *gomma-ferro*, e che vengano completati, dove necessario, i terminali ferroviari ed i piazzali previsti. Anche in questo senso, quello interportuale si dimostra un sistema dai notevoli margini di sviluppo. Lo si nota con particolare evidenza comparando le classi dimensionali esistenti e previste per due componenti essenziali di ogni interporto, ossia il *terminal* intermodale ed i magazzini (**fig. 2.3**).

Allo stato attuale, 8 dei 18 centri già operativi dispongono di *terminal* ferroviari che si estendono su una superficie inferiore ai 100.000 m², mentre soltanto 6 superano la soglia dei 200.000 m²: nei prossimi anni, in quest'ultima fascia saranno invece presenti 9 interporti. Come si può facilmente intuire, la variabile dimensionale è determinante per definire le potenzialità di traffico

Tab. 2.6 - Incremento della quantità di merce movimentata secondo quanto dichiarato dagli interporti per il periodo 2005-2007

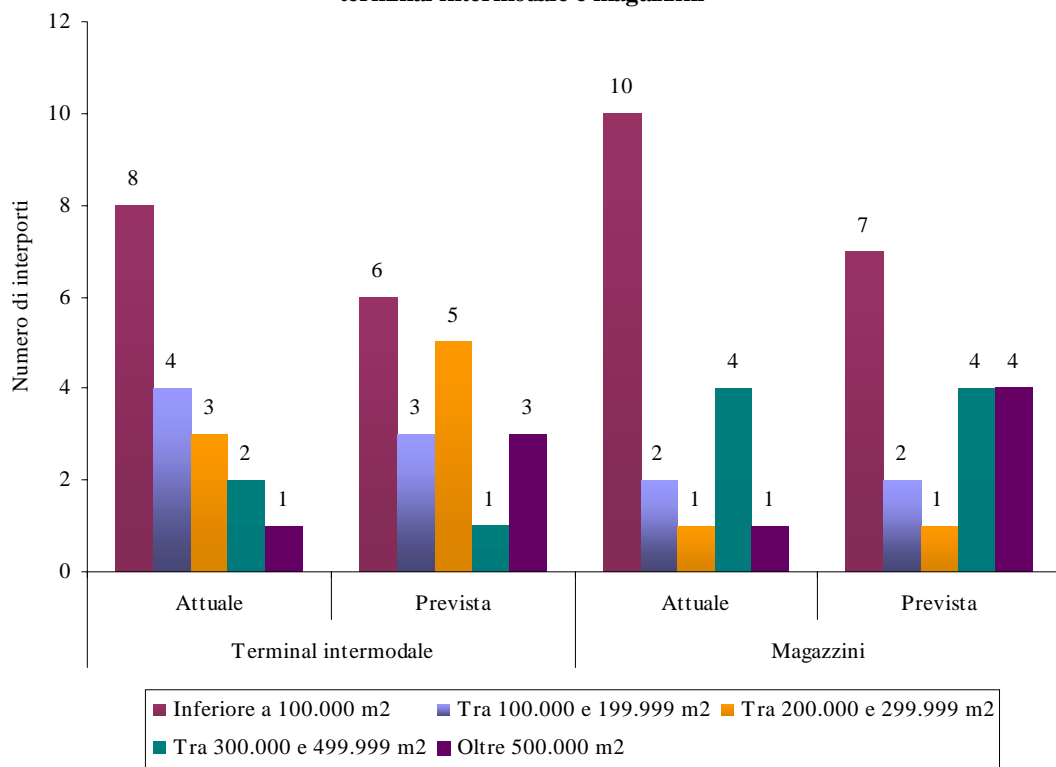
<i>Variazione percentuale 2007/2005</i>	
<i>Primo gruppo</i>	
INTERPORTO DI BOLOGNA	22,0
INTERPORTO DI PADOVA(1)	11,1
INTERPORTO DI VERONA	27,3
<i>Secondo gruppo</i>	
INTERPORTO DI NOVARA	1,6
INTERPORTO DI NOLA	5,8 (al 2006)
INTERPORTO DI PARMA	11,1
INTERPORTO DI TRENTO	24,7
<i>Terzo gruppo</i>	
INTERPORTO DI MARCIANISE	32,1
INTERPORTO DI RIVALTA SCRIVIA	26,3
INTERPORTO DI TORINO	20,0
INTERPORTO DI VENEZIA	40,0
<i>Quarto gruppo</i>	
INTERPORTO DI BARI(2)	n.d.
INTERPORTO DI CERVIGNANO(2)	n.d.
INTERPORTO DI LIVORNO(2)	n.d.
INTERPORTO DI PRATO	9,5
INTERPORTO DI ROVIGO	200,0
INTERPORTO DI VAL PESCARA(2)	n.d.
INTERPORTO DI VADO LIGURE	n.d.

(1) A differenza degli altri Interporti, Padova fornisce la stima esclusivamente per la quantità di merci movimentata via ferro. L'incremento indicato non considera pertanto tutta la componente trasportata esclusivamente su gomma.

(2) Il dato non è disponibile poiché gli interporti di Bari, Cervignano, Livorno e Val Pescara hanno iniziato la propria attività nell'arco del triennio.

Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

Fig. 2.3 - Superficie attuale e prevista occupata da terminal intermodale e magazzini



Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

ferroviario degli interporti, vale a dire il numero massimo di treni programmabili quotidianamente. Va detto, comunque, che non è possibile definire una relazione lineare tra le due variabili, in quanto intervengono una serie di altri fattori, strutturali e gestionali, tra cui¹⁴:

- il numero e la capacità dei *gate* di ingresso al *terminal*;
- il numero e la lunghezza dei binari operativi;
- l'orario di attività;
- la disponibilità di aree per il deposito delle unità di traffico intermodali;
- il tempo medio per le operazioni di carico e scarico.

Particolarmente importante è la possibilità di adottare, per il *terminal*, un regime di gestione quanto più possibile dinamico, che consenta cioè l'avvicendamento di più coppie di treni al giorno su un unico binario operativo¹⁵.

Ciò implica la disponibilità di binari di appoggio presso cui lasciar sostare i treni in attesa della partenza o prima dell'arrivo: all'interno del sistema interportuale, soltanto il *terminal* di Verona dispone della possibilità di trattare tre coppie di treni al giorno per binario, mentre più diffusa è la possibilità di arrivare a due.

I magazzini, in particolare quelli ricordati per l'intercambio modale, assolvono ad una funzione altrettanto importante. Anche con riferimento a tale componente il sistema interportuale manifesta significative possibilità di crescita, con 8 centri – invece dei 5 attuali – che a regime dovrebbero mettere a disposizione delle merci degli operatori una superficie superiore ai 300.000 m², mentre solamente 7 si manterranno su dimensioni inferiori ai 100.000 m².

¹⁴ Bruno Dalla Chiara, Danilo Marigo, Gianfranco Benzo, Interporti e terminali intermodali, Hoepli, Milano 2006, pag. 56-61

¹⁵ La gestione di ciascuna coppia di treni/giorno è in grado di garantire una potenzialità di circa 250.000 tonnellate lorde/anno

Non sono soltanto quelli di più recente istituzione, che devono quindi completare la realizzazione delle proprie infrastrutture, gli interporti che prevedono rilevanti margini di espansione. Riprendendo la suddivisione per livelli di merci movimentate, è possibile osservare che (**tab. 2.7**):

- all'interno del primo gruppo, Padova sta lavorando per il completamento del secondo *terminal* ferroviario al proprio interno, mentre Verona e Bologna intendono sostanzialmente raddoppiare la disponibilità di magazzini. Anche il Quadrante Europa ha sviluppato un nuovo *terminal* (*Interterminal*) specializzato nei *container* ed entrato in esercizio nell'autunno 2007. Inoltre sta curando la realizzazione di un ulteriore, moderno terminale intermodale (*QETG Quadrante Europa Terminal Gate*) su un'area di 66x550 metri che, entrando in esercizio nel 2009, aumenterà la *performance* operativa totale sino a 15 coppie di treni al giorno;
- nel secondo raggruppamento si colloca da un lato il Cepim di Parma, che ha la necessità di attenuare un certo squilibrio a favore del trasporto su strada, che assorbe il 70% della movimentazione merci complessiva, ed intende farlo migliorando la propria dotazione ferroviaria; dall'altro interporti come quelli di Trento e Novara che hanno invece l'obiettivo opposto, ossia sostenere l'intercambio modale mediante un significativo sviluppo degli spazi destinati alla logistica;
- tra gli interporti che già nel 2006 hanno movimentato merci per oltre un milione di tonnellate, Marcianise sembra quello interessato dai maggiori progetti di sviluppo. Estendendosi su una superficie complessiva che raggiunge i 4 milioni di m², l'interporto di Marcianise prevede la realizzazione di rilevanti progetti di espansione. Innanzitutto, oltre all'attuale *terminal* ferroviario da 50.000 m² dovrebbe essere costruito un altro da 200.000 m². Inoltre, all'interno di un Polo Logistico che si svilupperà su un'area di 1.900.000 m² complessivi, dovrebbero essere realizzati magazzini per quasi un milione di m², oltre al più grande centro-uffici di tutto il sistema. Lavori di potenziamento e di trasformazione sono in corso d'opera anche a Torino, dove entro il 2010 sarà ultimata l'edificazione di un'area di circa 500.000 m² destinata a magazzini, che andrà ad aggiungersi a quella da 400.000 m² già esistente.

Tab. 2.7 - Stato di avanzamento dei lavori rispetto al progetto - approvato - definitivo

	<i>Terminal intermodale</i>	<i>Magazzini</i>	<i>Piazzali</i>
INTERPORTO DI VAL PESCARA	57,1	25,0	26,3
INTERPORTO DI RIVALTA SCRIVIA	60,0	90,0	83,3
INTERPORTO DI ROVIGO	n.d.	n.d.	n.d.
INTERPORTO DI LIVORNO	100,0	17,6	53,3
INTERPORTO DI VADO LIGURE	n.d.	n.d.	n.d.
INTERPORTO DI BARI	100,0	100,0	100,0
INTERPORTO DI VENEZIA*	60,0	100,0	100,0
INTERPORTO DI MARCIANISE	20,0	14,3	24,3
INTERPORTO DI NOVARA	100,0	37,5	27,5
INTERPORTO DI PRATO	37,5	74,0	100,0
INTERBRENNERO - TRENTO	95,3	57,4	65,9
INTERPORTO DI PARMA	28,3	100,0	66,7
INTERPORTO DI BOLOGNA	100,0	40,0	87,4
INTERPORTO DI VERONA	60,0	50,0	60,0
INTERPORTO DI PADOVA	56,7	83,3	100,0
INTERPORTO DI NOLA	n.d.	n.d.	n.d.
INTERPORTO DI TORINO	100,0	44,4	n.d.
INTERPORTO DI CERVIGNANO	100,0	48,0	100,0

(*) E' qui considerato esclusivamente il riferimento ai fasci di binario funzionanti sul totale di quelli previsti

Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

2.3.3. Crescita del numero di interporti attivi

Cresce l'importanza economica del sistema interportuale. Cresce la dimensione fisica delle strutture esistenti. Non meno rilevante, tuttavia, è la crescita del numero di soggetti che possono operare in un prossimo futuro.

La questione del numero di interporti che devono essere realizzati è di primaria importanza per garantire l'efficienza e la funzionalità del sistema. La realizzazione di simili piattaforme logistiche è un'operazione complessa e delicata. La loro costruzione, oltre a necessitare inevitabilmente di cospicui contributi pubblici, avrà un considerevole impatto ambientale sul territorio in cui dovrà sorgere: è pertanto indispensabile che tali centri rispondano a reali esigenze di razionalizzazione dei traffici e ad un'effettiva domanda di intermodalità proveniente dai territori. Pur senza la necessità di raggiungere le dimensioni e i volumi di traffico di quelli già esistenti nel Nord del Paese, nell'Italia centro-meridionale l'intermodalità può essere incentivata soltanto grazie a interporti capaci di attrarre rilevanti flussi di merce ed andrebbe pertanto evitata una loro proliferazione eccessiva. Al tempo stesso, è però urgente portare a compimento i lavori per la realizzazione dei centri attualmente previsti:

- quello di Jesi, divenuto operativo nel corso del 2008;
- quelli di Orte e di Frosinone, che hanno ripreso i lavori dopo una lunga fase di stallo legata principalmente all'esito della Valutazione di Impatto Ambientale;
- quelli di Gioia Tauro e di Catania, ma anche di Tito, Termoli, Battipaglia e Roma Est, i cui tempi di realizzazione appaiono ancora piuttosto incerti.

I tre interporti dell'Italia centrale, in particolare, esprimono significative potenzialità di sviluppo: il primo ha quale naturale bacino d'utenza il territorio marchigiano, con il denso tessuto imprenditoriale che lo contraddistingue; sui due laziali sono invece destinati a convergere gran parte dei flussi a Nord e a Sud della Capitale.

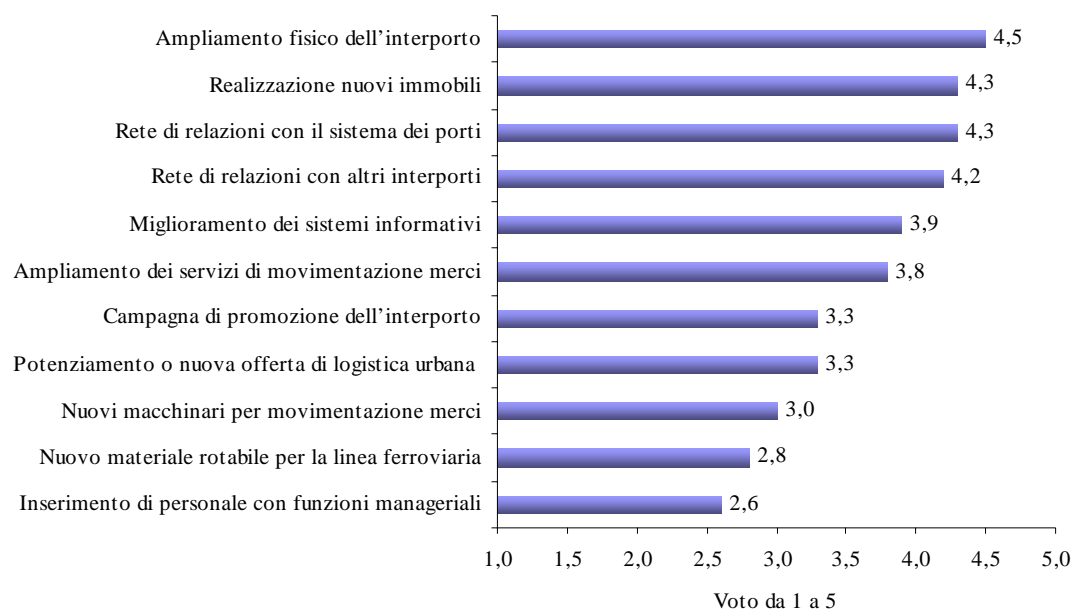
2.4. Gli interventi prioritari per lo sviluppo

Coerentemente con la necessità di offrire un adeguato sostegno alla crescita della dimensione economica e delle quantità di merci movimentate dai singoli interporti, l'ampliamento fisico di tali infrastrutture si conferma il principale obiettivo perseguito da tutte le società interportuali. Al tempo stesso, tuttavia, emerge con evidenza come il sistema richieda un intervento ben più complesso e articolato, che vada oltre la semplice infrastrutturazione delle aree. Tale intervento si dovrebbe focalizzare intorno a due componenti essenziali:

- il potenziamento dei *network* di collaborazione, che emerge dall'opportunità di pervenire a un più intenso livello di relazioni con le imprese attive nel territorio, con gli altri elementi del sistema interportuale e soprattutto con la rete dei porti, con cui sono molte le convergenze e le affinità di intenti;
- il superamento di una serie di strozzature, interne o esterne, che limitano il livello di efficienza complessivo della struttura. Ci si riferisce a fattori esogeni, quali la connessione con la rete ferroviaria o collegamenti viari non sempre ottimali, oppure a debolezze endogene legate ad una dotazione informatica o a quella di macchinari e attrezzature per la movimentazione delle merci parzialmente inadeguate rispetto alle esigenze.

È stato chiesto ai 18 interporti attivi di esprimere, attraverso un voto compreso tra un minimo di 1 e un massimo di 5, il valore che attribuiscono ad una serie di obiettivi di sviluppo. La media delle risposte fornisce indicazioni alquanto esplicite sulle priorità percepite dai membri del sistema, priorità la cui importanza potrebbe essere ripartita all'interno di quattro fasce (**fig. 2.4**):

Fig. 2.4 - Obiettivi di sviluppo del sistema interportuale



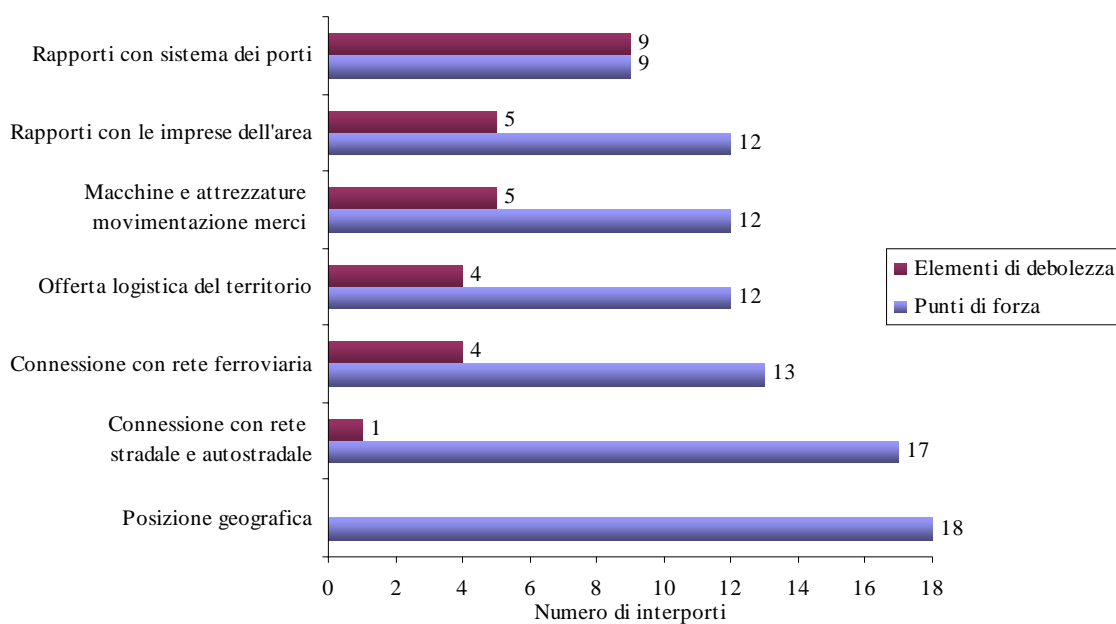
Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

- *alta* è quella attribuita non soltanto agli obiettivi che prevedono un ampliamento fisico dell'interporto (che ottengono un voto medio pari a 4,5) o la realizzazione di nuovi immobili (4,3), ma anche agli elementi relazionali, quali il rafforzamento della collaborazione esistente con la rete dei porti (4,3) o con le piattaforme logistiche e gli altri interporti (4,2);
- *medio-alta* è invece la necessità di superare una serie di vincoli alla propria operatività, aumentando le potenzialità e l'efficienza della struttura attraverso un adeguamento dei sistemi informativi (3,9) o una più ampia offerta di servizi per la movimentazione delle merci (3,8);
- *media* (3,3) è l'urgenza con cui si intende lanciare una campagna di *marketing* e di comunicazione per la promozione dell'interporto, esigenza avvertita con particolare intensità da alcuni dei centri di più recente istituzione come quelli di Livorno, Bari, Val Pescara o Marcianise, ma anche da strutture ormai consolidate come quelle di Padova e di Nola. Altrettanta importanza è attribuita al potenziamento o all'attivazione di un servizio di *city logistics*, avvertita ovviamente in modo particolare nei pressi dei grandi centri urbani (Padova, Bologna, Torino o Napoli, per esempio);
- *medio-bassa* appare, infine, l'importanza che assume l'obiettivo di dotarsi di nuovo materiale rotabile per la parte ferroviaria interna (2,8), di nuovi macchinari per la movimentazione delle merci (3,0) o di nuove figure con funzioni manageriali (2,6).

Una suddivisione così netta è possibile grazie alla precisa consapevolezza, da parte dei protagonisti del sistema, di quelli che sono i limiti ed i punti di forza degli interporti e alla loro volontà di impegnarsi attivamente per consolidare e migliorare il livello di efficienza delle strutture che gestiscono.

Per quanto riguarda le potenzialità di sviluppo, non sorprende che la posizione geografica sia unanimemente considerata una delle principali fonti di opportunità di cui il sistema può beneficiare. Ciascuno degli interporti attivi è infatti ubicato in una posizione strategica per quanto riguarda i flussi di merci: in prossimità di importanti centri urbani, di un denso tessuto produttivo o lungo i principali corridoi di traffico. Maggiori difficoltà destano, invece, gli ulteriori fattori che incidono sulle prospettive future (**fig. 2.5**):

Fig. 2.5 - Punti di forza ed elementi di debolezza del sistema interportuale*



(*) In certi casi la somma di ogni voce è diversa da 18 poiché vi sono interporti che non hanno risposto o ritengono neutrale un determinato fattore

Fonte: indagine Censis-Uir, 2007

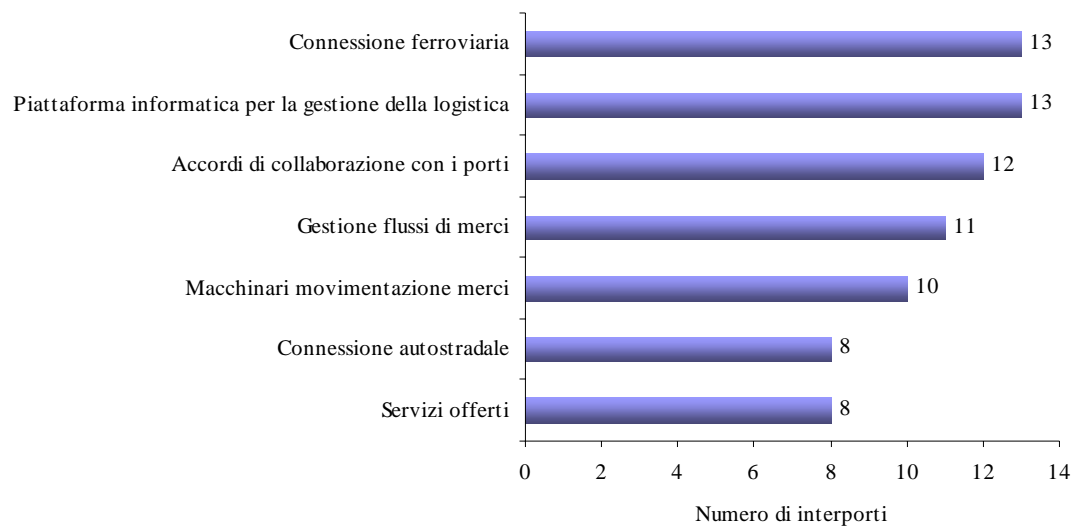
- per quanto riguarda il cruciale aspetto dei collegamenti tra l'interporto e la rete viaria e ferroviaria, si osserva che mentre con riferimento alla prima non emergono criticità di rilievo (se non per quanto riguarda la situazione di Cervignano, dove l'Amministrazione comunale intende attendere che sia definito il tracciato dell'Alta Velocità prima di procedere ad un adeguamento delle infrastrutture di collegamento esistenti), maggiori problemi interessano il raccordo tra interporti e ferrovie. È, questa, l'unica criticità segnalata dall'Interporto Merci di Padova, che lamenta un utilizzo degli impianti al di sotto delle potenzialità effettive a causa della carenza di materiale rotabile messo a disposizione. Quello del raccordo in termini infrastrutturali rappresenta invece un problema attuale per le strutture di Bari o di Venezia, ma come si vedrà sono molti gli interporti che pur considerando complessivamente positive le opportunità offerte dalla connessione su rotaia ne lamentano alcune inefficienze o ritardi;
- l'offerta logistica presente sul territorio è solitamente un valore aggiunto per gli interporti, che sorgono in aree su cui agiscono operatori con esperienza consolidata e strutturalmente preparati per sostenere l'intermodalità. Positivo è, in particolare, il livello di integrazione che solitamente intercorre tra i nodi interportuali ed altri *terminal* intermodali, anche se non mancano situazioni problematiche, in cui la proliferazione di strutture analoghe (solitamente private, ma sostanzialmente realizzate anche con contributi pubblici locali) porta ad un'eccessiva dispersione e frammentazione che rischia di compromettere lo sforzo di razionalizzare il settore;
- i rapporti con le imprese dell'area rappresentano un fattore di debolezza soltanto per alcuni interporti di recente istituzione, quali quelli di Prato, Cervignano, Marcianise, Val Pescara e Rovigo, che hanno bisogno di promuovere maggiormente le opportunità offerte dall'utilizzo di soluzioni intermodali;
- l'elemento determinante, comunque, è rappresentato dalla necessità di potenziare le sinergie all'interno di quello che viene definito il *cluster terra-mare*. Porti e interporti dovrebbero, nel reciproco interesse, sviluppare un ruolo da comprimari nella costituzione di una rete logistica integrata che permetta di accrescere i volumi di merci trattate, fluidificare i flussi e contenerne i costi. Ad oggi, tuttavia, ben 9 dei 18 interporti attivi manifesta la propria insoddisfazione per i rapporti con il sistema dei

nodi marittimi, esprimendo il desiderio di potenziarli eventualmente mediante la sottoscrizione di accordi specifici.

La stipula di accordi di collaborazione con i porti italiani è tra gli interventi più frequentemente citati dagli interporti, quando si domanda loro di indicare cosa potrebbe portare ad una maggiore operatività della struttura¹⁶ (**fig. 2.6**). Oltre alla necessità di migliori connessioni ferroviarie, avvertita da ben 13 dei 18 nodi operativi, è interessante osservare come le più significate innovazioni auspiccate per accrescere la competitività degli interporti siano rappresentate dalla disponibilità di una piattaforma di rete per la gestione della logistica e dal potenziamento della capacità di controllo dei flussi di merci. Una risposta a tali esigenze verrà dalla piattaforma integrata *Uirnet*, tra i cui obiettivi principali vi è proprio quello di favorire una maggiore efficienza complessiva del sistema. Offrendo una serie di servizi destinati ai trasportatori e ai gestori di infrastrutture logistiche, *Uirnet* permetterà di favorire l'aggregazione e la razionalizzazione di domanda e offerta, consentendo un maggiore sviluppo del trasporto intermodale ed una riduzione complessiva dei costi di trasporto. All'interno degli interporti, renderà inoltre possibile una pianificazione degli arrivi e delle partenze ed un'ottimizzazione dei tempi operativi¹⁷.

¹⁶ L'argomento è approfondito attraverso un *focus* tematico sul *cluster terra-mare* nel quarto capitolo del Rapporto

¹⁷ L'argomento è approfondito attraverso un *focus* tematico sulle piattaforme informatiche nel quarto capitolo del Rapporto

Fig. 2.6 - Elementi da migliorare per accrescere la competitività dell'interporto

Fonte: indagine Censis-Uir, 2007