



Quaderno 23 del Freight Leaders Council

## **Dal porto all'hinterland: soluzioni per una catena logistica competitiva** (sintesi)

Realizzare lo **sportello unico doganale** nei porti, armonizzare gli orari di servizio del personale delle diverse amministrazioni, aumentare il ricorso alla **documentazione elettronica** e alla loro trasmissione in via telematica, adeguare i mezzi ferroviari agli standard europei e **aumentare l'impiego delle ferrovie** per le merci deperibili, creare **treni-navetta** coordinati per bypassare i colli di bottiglia tra i porti situati nei centri storici e le direttrici di traffico. E usare le disposizioni previste dai decreti «Salva Italia» e «Cresci Italia» che consentono, il primo, di creare un sistema logistico integrato nelle aree retroportuali e, il secondo, di finanziare le opere infrastrutturali.

Sono numerose le proposte contenute nel **Quaderno 23 del Freight Leaders Council**, «Dal porto all'hinterland: soluzioni per una catena logistica competitiva», secondo il quale «i porti italiani sono le principali vie d'accesso per l'Europa continentale» e che «l'ottimizzazione dei collegamenti porto-territorio garantisce la crescita del Paese, oltre ad essere uno stimolo per uscire dalla crisi economica». Perciò «l'integrazione della catena logistica deve migliorare attraverso una migliore gestione del trasporto ferroviario non solo per perseguire le politiche di indirizzo della Comunità Europea sulla riduzione dell'impatto ambientale ma anche perché la modalità ferroviaria è l'unica che garantisca la creazione di una catena logistica che supporti lo sviluppo dei porti e la competitività delle merci italiane».

Partendo da queste premesse il Quaderno analizza quattro aree d'intervento delle relazioni tra i porti italiani e il loro *hinterland*: la **dogana**, il **sistema logistico portuale**, il **trasporto ferroviario** intermodale, le **tecnologie** dell'informazione e della comunicazione (ICT).

### **1. LA DOGANA**

Ritardi e difficoltà nella mediazione tra ministeri e con le Regioni hanno fatto attendere per circa sette anni la realizzazione dello **sportello unico doganale** che riduce «le formalità burocratiche per imprese ed amministrazioni anche con il ricorso alla tecnologia»: in questo modo ogni Amministrazione, offrendo a cittadini ed imprese un'interfaccia unitaria coinvolta nel processo di sdoganamento, è obbligata ad integrare i processi interni.

I benefici che si potranno ottenere sono evidenti: «digitalizzazione» di documenti cartacei, riduzione dei costi amministrativi per pubblica amministrazione ed imprese, riduzione dei tempi per l'effettuazione dei controlli, miglioramento della qualità e dell'efficacia dell'azione amministrativa.

Il Quaderno prende in esame anche le **Zone Franche** - in tutto il mondo se ne contano oltre 1.000 - per sostenere che esse «assumono agli occhi degli investitori mondiali particolare appetibilità, laddove in tale aree siano assicurate non solo franchigie doganali ma anche vantaggi fiscali alle imprese ivi localizzate». Pertanto, il loro sviluppo rappresenta «un aspetto interessante per favorire l'integrazione tra porti ed *hinterland*».

## 2. IL SISTEMA LOGISTICO PORTUALE

Secondo lo studio del FLC, «si deve passare dalla concezione di porto, o città-porto, come punto finale di arrivo delle merci, ad un più ampio processo di *port regionalization* che consideri lo scalo marittimo come *gateway* di una più ampia *supply chain* formata da attività *port related*. In particolare, le criticità che affliggono le **città portuali storiche** sono la commistione fra flussi veicolari diversi (flussi cittadini, flussi diretti al porto e, fra questi, auto private di passeggeri e mezzi pesanti) e la conseguente creazione di conflitti fra le correnti di traffico in punti ben individuati, che possono diventare veri e propri colli di bottiglia».

«L'utilizzo di **servizi multimodali ferroviari**», prosegue il documento, «può rappresentare un'alternativa sicuramente più sostenibile». Il loro coordinamento può scaturire dal Decreto «Salva Italia» varato nel dicembre 2011 dal governo Monti che, «relativamente al settore logistico, consente alle Autorità Portuali di coordinarsi con gli enti locali e con le imprese ferroviarie al fine di realizzare nelle aree retroportuali un sistema logistico integrato».

**L'aggancio alle reti transeuropee** «può avvenire prioritariamente in termini di connessioni ferroviarie e di servizi multimodali; di conseguenza il rafforzamento delle connessioni con i nodi interportuali è per i porti italiani una condizione per svolgere in concreto la funzione di porti *gateway* mediterranei in direzione dell'Europa centrale ed orientale, dove tendono a spostarsi i baricentri economici di produzione e consumo». Ma occorre «fare sistema, anche tra porti peraltro in forte concorrenza tra loro, e di concepire i problemi di politica dei trasporti sulla scala adeguata».

Resta, soprattutto per quanto riguarda la questione dell'**adeguamento infrastrutturale** dei collegamenti con il retroporto, il nodo dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali. Ma va ricordato che «un primo nocciolo dell'autonomia finanziaria» proviene ora dal Decreto «Cresci Italia» che «consente alle Autorità Portuali di utilizzare l'1% dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle stesse, fino ad un massimo di 70 milioni di euro l'anno, per la realizzazione di opere infrastrutturali - portuali, stradali e ferroviarie - previste nei Piani Regolatori Portuali e nei Piani Operativi Triennali».

## 3. IL TRASPORTO FERROVIARIO INTERMODALE

Nell'ottimizzazione delle relazioni tra porto e *hinterland*, secondo il Quaderno 23, un ruolo da protagonista lo hanno gli attori del trasporto ferroviario intermodale: l'Impresa ferroviaria (a capitale pubblico o privato), il Gestore dell'Infrastruttura (ad esempio RFI), gli Operatori del servizio di manovra, il Trazionista stradale, il Terminalista (portuale e interportuale).

Nell'analizzare in dettaglio le procedure e le tecniche in particolare per l'**ultimo miglio** e la **terminalizzazione**, lo studio del FLC avanza una serie di proposte di miglioramento del sistema, come l'elettrificazione non solo dei binari di presa e consegna, ma anche della radice dei binari di carico/scarico e, per «aumentare l'efficienza delle manovre e la gamma dei servizi terminalistici», ottenere la «dotazione di apparecchiature per la prova del freno».

Il miglioramento tecnologico delle attrezzature consentirebbe, peraltro, la realizzazione di **treni-navetta** «che, inseriti in un ciclo logistico intermodale, riescono a rappresentare valide

alternative rispetto al trasporto su gomma anche per tratte a raggio medio-corto, come spesso risultano i tragitti porto-retroporto».

L'obiettivo è realizzare un «gestione dei *terminal* il più possibile vicina a quella delle stazioni ferroviarie, con una programmazione degli arrivi e delle partenze in funzione degli spazi a disposizione all'interno del raccordo. Pertanto è fondamentale che la circolazione sia il più possibile ottimizzata facendo sostare i convogli per il tempo strettamente necessario alle attività da eseguire».

#### **4. LE TECNOLOGIE PER L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE (ICT)**

La tecnologia fornisce molteplici opportunità per ottimizzare i flussi di merci tra porti e *hinterland*. Due progetti in particolare hanno richiamato l'attenzione dello studio del FLC: il *Preclaring* e il *Trovatore*.

«Con il *Preclearing*», afferma il Quaderno, «le dichiarazioni doganali telematiche sono trasmesse prima che la nave entri in porto, così che i *container*, selezionati nel frattempo dal sistema informatico doganale per un controllo, potranno essere scaricati direttamente nelle aree di verifica mentre gli altri potranno essere immediatamente sdoganati decongestionando lo spazio portuale».

«Con *Il Trovatore*», aggiunge il documento, «progetto a cui hanno collaborato il CNIPA e il Politecnico di Milano e a cui, attualmente, collabora il *Centro Comune di Ricerca della Commissione Europea* (CCR) – è in fase sperimentale, da un lato, il ricorso a sigilli elettronici Rfid per garantire l'integrità del container consentendo il trasferimento dei *container* da controllare negli spazi doganali situati negli interporti e dall'altro il monitoraggio dei container attraverso la piattaforma UIRNet».

Ma il ricorso alle tecnologie non si deve limitare alle informazioni e alle procedure. Esse e le loro applicazioni vanno impiegate anche per l'automazione nelle operazioni di trasbordo intermodale dal momento che «l'efficienza del trasporto ferroviario è penalizzato dai tempi di trasbordo nei terminali intermodali a causa delle lunghe e costose operazioni correlate alla rottura di carico legate ai servizi di manovra e composizione del treno».

#### **5. LE PROPOSTE DEL FLC**

Il quaderno si conclude con l'indicazione di 11 proposte operative per risolvere le criticità messe a fuoco nel corso della ricerca, per ciascuno dei quali vengono individuati i soggetti (qui tra parentesi) che le dovrebbero attuare e i tempi di realizzazione (tra parentesi, di seguito):

1. **Procedure lente e farraginose dei controlli doganali**, da risolvere con l'attuazione dello Sportello unico presso tutte le realtà nazionali (Agenzia delle Dogane; in corso di attuazione).
2. **Concentrazione dei controlli nell'area portuale e quindi scarsa di fluidità delle operazioni**, da risolvere con il *Preclaring*, la trasmissione anticipata dei manifesti merci (Agenzia delle Dogane; in corso di attuazione).
3. **Orari differenziati del personale che prolungano i tempi di attesa**, da risolvere con orari più flessibili presso gli snodi principali (Agenzia delle Dogane Autorità portuali, ministeri competenti; da attuare).

4. **Documentazione cartacea che accompagna il treno e ne rallenta le partenze**, da risolvere attraverso la trasmissione in formato elettronico (RFI, Imprese ferroviarie, realizzabile rapidamente).
5. **Monitoraggio «non ufficiale» dei treni (lo fa solo RFI)**, da risolvere attraverso la fornitura di informazioni sui tempi di arrivo direttamente da RFI (RFI, Terminal, Imprese ferroviarie; da attuare).
6. **Servizi di verifica, formazione e prova freno solo in service da imprese ferroviarie certificate**, da risolvere con le tecnologie e con l'affidamento del servizio anche ad imprese non ferroviarie; da avviare).
7. **Treni di lunghezza e frenatura limitata e assenza di alimentazione elettrica sui treni che frena il trasporto di merci deperibili**, da risolvere attraverso l'adozione di valvole elettropneumatiche e di condotte elettriche per portare il servizio al livello europeo (RFI, ANSF, Terminal, Imprese ferroviarie, Costruttori; da avviare).
8. **I colli di bottiglia che si creano nelle città portuali storiche**, da risolvere con l'utilizzo di servizi multimodali ferroviari coordinati tra porto e *hinterland* (Autorità portuali, Regioni, Imprese ferroviarie, Interporti; Da avviare, anche attuando il decreto «Salva Italia»).
9. **Rotture di carico per l'impossibilità di formare i treni direttamente nel terminal portuale**, da risolvere attraverso l'accesso ferroviario diretto al terminal (Autorità portuali, RFI; da avviare anche utilizzando il decreto «Cresci Italia»).
10. **Rotture di carico legate ai servizi di manovra e composizione del treno**, da risolvere attraverso l'automazione delle operazioni, con soluzioni tecniche e informatiche (Autorità Portuali, RFI, Terminalisti; da avviare).
11. **Scarso coordinamento e scambio di informazioni tra operatori**, da risolvere attraverso la creazione di un'intelligenza artificiale collegata ai sistemi gestionali ICT dei diversi operatori (Ricercatori e Softwarehouse, Operatori interportuali e del trasporto, Terminalisti; prototipo - progetto SIFEG - in fase di implementazione).