

# Business

**ilFRIULI**

MENSILE DELL'ECONOMIA - Suppl. al n. 35 del settimanale *il Friuli* [www.ilfriuli.it](http://www.ilfriuli.it) direttore Giovanni Bertoli - a cura di Rossano Cattivello - **SETTEMBRE 2014**



Claudio Filipuzzi

## Alleanze da coltivare



**ALBERTO DE TONI**

LA CRISI GENERA  
UNA PROPENSIONE AL  
CAMBIAMENTO, COSÌ DOPO IL  
CAOS NASCE UN NUOVO ORDINE



**MAURIZIO IONICO**

TRASPORTO FERROVIARIO DELLE  
MERCÌ: ECCO COME FAR USCIRE  
SUBITO LE INDUSTRIE FRIULANE  
DA UN BINARIO MORTO



**FULVIO IADAROLA**

LE OPERE VANNO ADATTATE AL  
TERRITORIO E NON VICEVERSA;  
TROPPE VOLTE I GEOLOGI FINISCONO  
PER ESSERE DELLE CASSANDRE



RIVISTA INTERATTIVA

1



Download  
Junaio App

2



Scansione la pagina  
in realtà aumentata

3



Scopri  
contenuti extra

Powered by **VISIONMADE.IT**



# dal binario morto

40

Gli euro di maggiore costo per vagone della trazione nelle zone industriali

SISTEMI  
PRODUTTIVI

# Come uscire dal binario morto

**INFRASTRUTTURE** - LE INDUSTRIE FRIULANE STANNO PAGANDO UN PREZZO MOLTO ALTO PER L'INADEGUATEZZA E L'INEFFICIENZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO, EPPURE GIÀ CON PICCOLI INTERVENTI CI SAREBBERO IMPORTANTI BENEFICI

L'inadeguatezza e l'inefficienza della rete ferroviaria locale ha un prezzo che le aziende pagano quotidianamente e che incide, inevitabilmente, sulla loro competitività. Come spesso accade, anche se raramente viene enunciato a chiare lettere, le imprese vengono meglio aiutate abbattendo steccati che le comprimono, anziché erigendo barriere a loro difesa. Gli steccati di cui parla **Maurizio Ionico**, amministratore unico della società Ferrovie Udine-Cividale, braccio operativo della Regione, e soprattutto urbanista esperto in pianificazione dei sistemi urbani e territoriali, non

**dataservice** sas

servizi amministrativi  
aziendali

consulenze fiscali  
e tributarie

33050 Rivignano / Ud  
via Mazzini, 8/4  
tel. 0432.775632 - fax 0432.776306

**EO**

**ELETTRICA ISONTINA**

di Cumin Daniele e Tondon Laurino



IMPIANTI ELETTRICI  
CIVILI E INDUSTRIALI  
IMPIANTI FOTOVOLTAICI

ROMANS D'ISONZO (GO) Via Valdemarin, 5 - Tel. 0481 909220

sono soltanto infrastrutturali, ma anche organizzativi. Anche semplici interventi a costo zero potrebbero sortire benefici immediati per le aziende in termini di costi logistici. Ionico, però, si spinge oltre, a sostegno del progetto di porto-regione, vale a dire consentire al Friuli Venezia Giulia di sfruttare la sua posizione geografica privilegiata nello scacchiere europeo e mondiale e l'esistenza di porti e retroporti densamente industrializzati, seppure tra loro scarsamente connessi.

**Come si può superare l'arretratezza logistica delle nostre zone industriali?**

“Si rendono necessari interventi di carattere organizzativo e diretti sulle infrastrutture. In primo luogo, le attività di manovra ferroviaria, cioè il trasporto dei convogli dalla rete ferroviaria principale ai siti industriali e alle aziende, devono avere



**Maurizio Ionico**

**// Semplicemente raccordando le fabbriche nelle zone industriali, le stesse avrebbero un risparmio immediato di un euro a tonnellata**

costi più bassi. Oggi incidono in misura rilevante sulle imprese, cioè tra i 30 e i 40 euro per carro ferroviario in alcune zone industriali, con costi doppi rispetto per esempio a Trieste.

Serve, poi, superare doppie manovre in porto e nelle zone industriali in modo da ridurre tempi e costi, nonché accrescere fluidità ed efficienza delle operazioni.

Dall'altra parte, si tratta di adeguare i binari, portandoli in classe D4, da C3 o B2, in modo tale da aumentare le portate medie per asse e le tonnellate

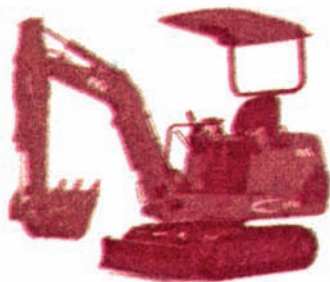
per convoglio. Ciò significa, ad esempio, intervenire nel tratto ferroviario Gemona-Osoppo e nell'ambito dell'Aussa-Corno per realizzare tratti di linea ferroviaria per connettere, così, le aree agli interporti e alla rete principale. In particolare, attraverso la realizzazione del secondo accesso Ziac per migliorare l'accessibilità all'area e favorire il trasporto delle sostanze chimiche garantendo la sicurezza urbana nell'attraversamento ferroviario.

Si potrebbe, naturalmente, continuare con altri esempio. Suggestivo, in questo caso, di raccordare quando più possibile le aziende manifatturiere localizzate nelle zone industriali, poiché sono spesso sprovviste: se tale operazioni non si dovesse realizzare uniformemente si scaricherebbero oneri aggiuntivi per le imprese pari a un euro a tonnellata di merce”.



# CRESSATTI

## SCAVI DEMOLIZIONI E TRASPORTO



**BERTIOLO**

**Tel. 0432.917016**

**Tel. 0432.917040**





Un euro investito in porto e nel trasporto marittimo genera fino a 2,7 euro aggiuntivi di Pil, mentre un euro investito in logistica genera 8 euro



### Da dove possono arrivare le risorse per gli investimenti?

“Per una parte mediante un rinnovato accordo con lo Stato e Rfi e con l’Intesa Generale Quadro. Su questo la nuova amministrazione regionale ci sta lavorando. Per un’altra parte, selezionando le risorse regionali destinate al settore delle infrastrutture, stradali e ferroviarie, che sono in ogni caso rilevanti e possono essere ri-orientate secondo logica di risultato legata alle convenienze per il sistema industriale e per la mobilità sostenibile delle merci”.

### Far diventare la nostra regione una piattaforma logistico-industriale sarebbe attrattiva per le industrie, anche straniere? Sarebbe meglio di tanti incentivi?

“Ci si trincea troppo spesso dietro parole d’ordine e questa è una di quelle, che peraltro ha fatto il suo tempo. La questione principale è quella di tornare a crescere, in uno scenario competitivo e in un periodo di bassa crescita interna ed europea. Per farlo, serve attrarre imprese, capitali, competenze e serve esportare.

Tuttavia, per attrarre e ottenere vantaggi competitivi c’è bisogno di organizzare l’intero sistema regionale isti-

tuzionale, territoriale, infrastrutturale e logistico. Trovo strategico riorganizzare il sistema dei dieci Consorzi industriali, strutture interportuali e distretti, soprattutto quelli localizzati lungo la direttrice nord-sud lungo il Corridoio 1 Baltico-Adriatico ed est-ovest lungo il Corridoio 3 Mediterraneo. In questo caso, sono sufficienti due consorzi industriali quali Hub di sviluppo locale: uno fronte mare composto da San Giorgio di Nogaro, Cervignano e Monfalcone, e l’altro che si incardina sul corridoio Baltico-Adriatico passando dalla Ziu al Distretto delle Tecnologie Digitali, al Cipaf, al fine di governare i fattori localizzativi della produzione, migliorare l’accessibilità ed elevare le capacità attrattive del sistema locale elevando le prestazioni territoriali e radicare i processi economici.

L’auspicio è che il Piano di sviluppo del settore industriale, definito ‘Rilancimpresa’ per gestire la crisi e rilanciare il manifatturiero, possa determinare queste soluzioni.

Trovo strategico, poi, puntare sui porti, veri motori dello sviluppo su scala globale, e sulla ricerca di alleanze di traffico internazionali. Possiamo, in pratica, ottenere benefici dalla ritrovata

centralità del Mediterraneo, divenuta una delle più importanti rotte marittime mondiali, per portare traffico verso i porti regionali, Trieste in primis. Questo impone l’organizzazione di strutture portuali e retroportuali in grado di offrire garanzie in termini di efficienza, tempi e bassi costi, nonché dotate di reti e servizi di trasporto. Qui c’è molto da fare.

Faccio un esempio concreto: se si dovesse realizzare la combinazione tra rotta nel Mediterraneo, mega navi e alleanze di traffico, si potrebbe raddoppiare già nel 2016 il numero di Teu, passando dagli attuali 420mila a oltre 800mila con il generarsi di un miliardo di euro di servizi logistici e 1.600 posti di lavoro solo nelle attività strettamente portuali. È questa l’idea del porto-regione dove gli effetti dal porto di riverberano sull’intero territorio. Ricordo, infatti, che un euro investito in porto e nel trasporto marittimo genera fino a 2,7 euro aggiuntivi di Pil, mentre un euro investito in logistica genera 8 euro di Pil e una unità di lavoro in porto genera 2 unità di lavoro extraportuale. Infine, un container movimentato genera 2.300 euro per Teu e circa 4,2 occupati ogni 1.000 unità”.



» In quanto tempo potrebbe essere portato a termine questo programma?

“Non ci vuol molto e per numerose decisioni è a ‘costo zero’. È sufficiente abolire i confini amministrativi e le rendite di posizione che si sono incancrenite nei consorzi industriali, negli interporti e nei porti. E naturalmente saper far funzionare il sistema”.

**Quanto pesa l'ostracismo di altri porti italiani?**

“Nulla, sono solo beghe di condominio. I porti interni, per merce movimentata e per presenza di operatori internazionali, sono entità insignificanti non solo nel contesto internazionale, ma anche in quello europeo. Basta pensare che l'aumento del traffico che si è generato nel Mediterraneo ha premiato i porti del nord Africa e spagnoli, senza

contare quello che sta avvenendo a Koper e a Rijeka. Inoltre, è in corso la discussione in Parlamento sulla modifica delle Autorità portuali che, si spera, dovrebbe razionalizzare il loro numero e lo storico modello organizzativo”.

**In attesa della riforma, l'intervento locale è sufficiente?**

“Si può intervenire per una parte. Altri interventi e ‘comportamenti’ sono in capo a Trenitalia e Rfi, oltre agli operatori privati del settore. È importante, comunque, la riforma dei porti anche per gli interessi del Friuli Venezia Giulia, poiché solo così si può realizzare un'unica Autorità portuale comprendente Trieste, Monfalcone e Venezia e si può costituire il cosiddetto sistema logistico-portuale. Questo è un dispositivo di governance che si propone di promuovere una più complessa

|| Un provvedimento immediato e a costo zero: abbattere i confini amministrativi tra Consorzi industriali, interporti e porti

riorganizzazione di porti e retroporti e di intervenire nei collegamenti infrastrutturali e nella logistica, favorendo l'espansione geoeconomica del sistema regionale connesso ai nodi locali della core-network europea, ovvero Corridoi e altri porti. È uno strumento o modalità di azione che sollecita a incrociare meglio gli effetti che si determinano nel Mediterraneo e nei Corridoi e a garantire con-

tinuità territoriale dei servizi anche a livello internazionale. Ciò è possibile attraverso l'inserimento a tutti gli effetti del nostro sistema dei trasporti nelle reti transnazionali e attraverso più efficaci relazioni tra terminal e le connessioni con l'hinterland”.

**Dopo tanti anni di buoni propositi, cosa frena ancora oggi il trasporto cargo su rotaia nella nostra Regione?**



**OfficineNuove**

**Grondaie**  
**Taglio e piegatura lamiera nera**  
**Pannelli coibentati e lamiere grecate**  
**Lavorazioni su misura**

Via della Croce, 40  
33030 Basaldella  
di Campoformido (UD)  
Tel: +39.0432.561586  
Fax: +39.0432.561648  
info@officinenuove.it  
[www.officinenuove.it](http://www.officinenuove.it)



21.875

Il numero annuo di camion tra Monfalcone e San Giorgio di Nogaro per il trasporto di bramme a tre laminatoi

“Una lunga serie di fattori, in parte già sottolineati. In generale, deve essere conveniente da parte delle industrie muovere la merce su treno, in termini di tempi e costi. Se non lo è, le imprese scelgono altre modalità.

Influisce certamente la dispersione insediativa e l'assetto distrettuale della produzione, che impediscono di aggregare traffico e realizzare così treni-completi; come

influiscono anche le misure e gli incentivi non calibrati a favore dell'intermodalità e della mobilità ferroviaria. In ogni caso, se non è in squadra la filiera ferroviaria e logistica, in cui funzionino le interfacce ed esista un'organizzazione, e se prosegue la politica di down-sizing di Rfi, che oggi non favorisce le imprese nell'accesso ai raccordi ferroviari, è difficile aumentare il trasporto cargo su rotaia.

È significativo il fatto che tre laminatori presenti nella Ziac utilizzano circa 1 milione di tonnellate all'anno di bramme trasferite tra Monfalcone a Porto Nogaro per 54 chilometri, con l'utilizzo di 21.875 camion all'anno che attraversano i paesi dell'Isontino e della Bassa friulana. Con il trasporto, invece, di 300mila tonnellate all'anno a 'treno completo', non solo si utilizzerebbero 302 treni, per una portata media di 992 tonnellate, ma si toglierebbero 6.563 camion ogni anno dalla strada, con minori oneri di manutenzione dell'infrastruttura, minori emissioni di anidride carbonica e risparmio magajoule di energia, oltre a maggiori standard di sicurezza. Come detto, però, elevati costi di manovra, industrie non raccordate e il 35% in meno del valore di trasporto via

camion condizionano negativamente il trasferimento modale”.

**La liberalizzazione dei servizi è oggi compiuta?**

“Solo in parte e una parte non marginale del problema è legata alle decisioni dell'Unione Europea. Va sottolineata, comunque, la presenza in Friuli Venezia Giulia di alcuni operatori ferroviari, sia locali, sia europei, che permettono di ampliare l'offerta di servizi e di fornire soluzioni alle imprese.

È opportuno ricordare alcuni risultati già registrati: è il caso del trasporto della merce via treno operata da imprenditori dal porto di Trieste e dalla Zona industriale udinese verso la Baviera e altre aree europee. Senza un euro pubblico si stanno ottenendo benefici per l'economia e il territorio”.

**Qui si legge**

**ilFRIULI**  
DAL 1849 LA VOCE DEI FRIULANI [www.ilfriuli.it](http://www.ilfriuli.it)

**IN QUALSIASI  
LUOGO  
GIORNO E ORA**

**ilFRIULI.it**  
il click che fa notizia

**UDineseBLog**  
Il primo quotidiano on line sull'Udinese e sul calcio