

# ZONE INDUSTRIALI, TRASPORTI FERROVIARI E FUNZIONE LOGISTICA

Rapporto predisposto da **Maurizio Ionico**

Amministratore Unico di Fuc Srl

## INTRODUZIONE

Vi è la storica esigenza, nel Paese e in Regione, di trasferire rilevanti quote di traffico merci dalla strada alla ferrovia, in modo da corrispondere agli obiettivi posti dall'U.E. e ottenere livelli ottimali di qualità ambientale, energetica e di sicurezza.

Serve in generale conciliare la politica dei trasporti con gli interventi sulle infrastrutture, pur nella consapevolezza che siamo in presenza di una sorta di "domanda cattiva" che impedisce o quantomeno rende arduo il trasferimento modale dalla gomma al ferro, e compiere una serie di operazioni integrate fra loro tra cui:

1. condensare, aggregare concentrare per quanto possibile il traffico merci, cioè il prodotto, che si costituisce su un territorio o su una direttrice;
2. organizzare il "diffuso" via ferrovia delle grandi aziende manifatturiere e dell'agro-alimentare localizzate lungo i Corridoi,
3. adeguare il sistema che genera traffico o che interviene sulla sua formazione, sull'inoltro fino alla destinazione, anche attraverso operazioni tipo "franco destino" in luogo dell'usuale "franco partenza",
4. operare una integrazione effettiva tra luoghi e strutture della logistica con i luoghi della produzione, sia nel caso distrettuale sia nelle realtà di concentrazione industriale,
5. fluidificare e facilitare dal punto di vista burocratico ed amministrativo i flussi di ingresso del trasporto ferroviario ai nodi [porti, zone industriali, interporti, centri di interscambi],
6. premiare le imprese che si impegnano a inviare e/o a ricevere le merci attraverso modalità di trasporto sostenibili, a basso impatto ed intermodali, in coerenza con le norme europee sulla concorrenza e sulla liberalizzazione dei servizi, similmente a quanto sta avvenendo per il trasporto Ro-La e come si stanno comportando altre Regioni,
7. porre dei vincoli sul territorio – in determinate circostanze – all'attraversamento via gomma delle merci e operare maggiori controlli sul trasporto stradale.

Da un lato, le zone industriali rappresentano un luogo dove è possibile promuovere alcune di queste operazioni e fornire un contributo alla riconversione modale e, dall'altro, vi è l'esigenza di disporre di operatori nella logistica quali gli "integratori di logistica" o "provider della logistica", che si occupano tra l'altro di assegnare valore alle merci con ulteriori lavorazioni e di ricercare le materie prime utili ai clienti, e il MTO, che si occupa di delle spedizioni con elevato grado di frammentazione. Si tratta di risorse piuttosto rare nella nostra realtà e che, in ogni caso, richiedono al sistema della produzione locale di avvalersi in maniera diffusa di queste risorse per progettare e gestire i servizi di logistica.

## IL SISTEMA DELLE ZONE INDUSTRIALI

Le 10 zone industriali insediate in Regione<sup>(1)</sup> dovevano rappresentare in origine una leva per:

- a) per mettere in squadra sul territorio i processi localizzativi propri del sistema produttivo,
- b) per organizzare i trasporti su ferrovia e alimentare la funzione logistica e l'intermodalità.

In relazione a questi due obiettivi, gli esiti si possono rappresentare sinteticamente in questo modo:

1. non si è arrestata la dispersione produttiva con la conferma alla fine del ciclo storico del rapporto asimmetrico tra imprese insediate e numero di imprese regionali  
[(al 31 dicembre 2013) 1.515 imprese - 38.100 addetti vs 27.879 imprese industriali e servizi alle imprese diffusamente localizzate in Friuli Venezia Giulia – con 137.000 lavoratori occupati direttamente nelle attività manifatturiere],
2. non si è adeguato il patrimonio infrastrutturale esistente con precarietà nei collegamenti alle

principali linee ferroviarie

[in via di smantellamento e dismissione da parte di Trenitalia e Rfi delle strutture (scali ferroviari) e dei binari; esistono binari inadeguati in classe C3 anziché D4],

3. non si è evoluto il trasporto ferroviario tra i luoghi di produzione e dell'interscambio  
[ci si avvale di solo camion nella relazione tra zone industriali, porti e interporti; è fragile il trasporto combinato e intermodale per aggregare traffico/merce e per poi distribuirlo sul territorio via strada],
4. non è aumentato l'interesse degli operatori ad utilizzare le modalità di trasporto alternative alla strada come la ferrovia, l'intermodale e il fluviale - marittimo  
[tali modalità non facilitano la riduzione dei costi, sia in uscita sia in entrata, che sono determinati dalla somma data dal trasporto di lunga percorrenza, di breve percorrenza e dai costi di distribuzione; solo alcune grandi imprese localizzate nelle zone industriali e provviste di raccordo hanno sinora avuto un interesse a realizzare in modo sistematico il trasporto ferroviario, come Fantoni e Abs] ,
5. è mancata la logica di "stare nella rete" da parte dei gestori di asset industriali  
[sono prevalsi particolarismi di singole strutture, competizione interna, separatezza con le strutture interportuali e dell'interscambio],

## IL COMPARTO DEI TRASPORTI E LA FILIERA LOGISTICA

Il comparto è sufficientemente strutturato con:

1. 2.885 imprese complessive, così distribuite:  
2.393 unità – pari all' 82,9% - attive nel comparto dei trasporti [terrestri, marittimi, aerei] e dei servizi di ausilio,  
492 unità – pari al 17,1% - attive nel settore della logistica [magazzinaggio, movimentazione merci],  
di questo universo, 480 imprese svolgono attività di trasporto - o sono connesse con i trasporti e altre attività di natura industriale, commerciale e dei servizi - nei contesti portuali e 227 di esse operano direttamente nel cluster marittimo,
2. il patrimonio imprenditoriale è pari al 3,6% di quello complessivo regionale, costituito da 79.056 imprese<sup>(2)</sup>, che concorre alla formazione del reddito complessivo dell'economia del Friuli Venezia Giulia per il 5,8% del Pil regionale  
[con il Pil regionale a 35,3 mld di euro, il comparto produce 2,06 mld],
3. si tratta una filiera costituita da attività di servizi che assicura occupazione, reddito ed è caratterizzato da una buona produttività<sup>(3)</sup>  
[18.800 addetti; 2,06 mln €/annui; 106 mila € per occupato],
4. con una accentuata concentrazione nei capoluoghi di provincia, dove lavora oltre il 50% dell'intera filiera trasporti – logistica, mentre in un'altra dozzina di Comuni lavora un ulteriore 20% di occupati del settore  
[30% degli addetti lavora a Trieste, il 12,5% a Udine, il 4,6% a Gorizia ed il 4,3% a Pordenone per un totale del 51,4% di occupati regionali complessivi; Cervignano del F., Monfalcone, Ronchi dei L., Porcia, Tavagnacco, Pavia di U., San Dorligo della V., Palmanova, Tarvisio, S. Giorgio di N., S. Vito al T., Fontanafredda e Bagnaria A. aggiungono un ulteriore 19,5% di occupati],
5. tra le imprese del comparto opera la Ferrovie Udine - Cividale<sup>(4)</sup> che si propone di entrare compiutamente nel mercato cargo con una propria offerta in termini di servizi e trazione

[32 carri da 60' per 4.200 t di portata netta; 20 carri da 90' pr 2.120 t. di portata netta]

## IL TRASPORTO CARGO IN FRIULI VENEZIA GIULIA

Nel traffico merci assume un ruolo rilevante il traffico internazionale di lunga percorrenza che, nel caso del Friuli Venezia Giulia, si concentra sulla linea Venezia – Udine – Tarvisio con 17 mila t./giorno, mentre meno rilevanti sono i traffici la linea Venezia – Portogruaro – Trieste, con 8 mila t./giorno che si distribuiscono tra il porto di Trieste e il valico di Villa Opicina, e la linea Udine – Monfalcone, con al massimo 6 mila t./giorno. Il trasporto cargo interno avviene prevalentemente attraverso l'utilizzo pressoché esclusivo della gomma, vale in Italia come in Friuli Venezia Giulia, e l'impiego così massiccio di questa modalità incide anche sull'intensità del trasporto. Infatti, essa è aumentata dal 2000 del doppio del valore aggiunto e ciò significa che si sono resi necessari più chilometri ed energia per produrre la singola unità di merce. Gli spazi forniti alla modalità via gomma si sono ampliati per varie ragioni ed in virtù di un trasporto ferroviario che comporta una elevata intensità di capitale e di un trasporto cargo che non si è evoluto in termini quantitativi e qualitativi.

Più specificamente, si può osservare che:

1. il trasporto cargo è rilevante in Germania [con 100 mln t/km] e la Francia sta predisponendo il treno merci il più lungo d'Europa<sup>(5)</sup> mentre è residuale in Italia [con 18 mln t/km]  
[con quote piuttosto modeste di traffico ferroviario container e convenzionale nella fase di import, dell'8%, e un po' più robuste nella fase di export, del 4%; rilevante è il differenziale di capacità di carico a nostro sfavore, con la lunghezza dei treni italiani di 440 - 500 m. contro i 650 - 700 m. dei treni tedeschi, che comporta sia un differenziale di trasporto negativo del 30% (52 teu vs 75) sia un costo unitario maggiore, con il trasporto ferroviario in Italia ammonta a 67,3 €/teu mentre in Germania è di 55,6 €/teu],
2. in Friuli Venezia Giulia il trasporto cargo è per un verso fragile e per l'altro in evoluzione:
  - a) sulle circa 60 mln t/a, con O/D la Regione, viaggiano su ferro dalle 6 alle 8 mln di t.  
[(2008) su ferro trasportate 7,4 mln di t.; su strada si muove il 85% delle merci, + 19% rispetto rispetto al 2000],
  - b) al valico italo – austriaco <sup>(6)</sup> la quota relativa alle "t. nette" è pari alle 12,9 mln di t./a. (2012), in linea rispetto ai periodi precedenti, con una quota trasportata via ferro non marginale [passata da 3,4 mln di t./a. a alle attuali 4.5 mln t./a.]
  - c) al valico italo sloveno, malgrado il rilevante incremento dei transiti, che però in larga parte hanno privilegiato la gomma anche in ragione della rottura di carico che si realizza a Sesana , delle 32 mln t./a. (2008) si è drasticamente ridotta la quota trasportata via ferro [dal 40% al 10%],
  - d) nei 18 mld di interscambio commerciale che la Regione prevale il trasporto marittimo rispetto alle altre modalità  
[che per 33,7,1% avviene per via marittima, a fronte di una media nazionale del 31,3% e del nord-est del 26,5%; per il 6,2% avviene invece attraverso il trasporto ferroviario con un – 13,7% sul 2011 nella fase di import e un – 21,2% sul 2011 nella fase di export ],
  - e) è in evoluzione il servizio ferroviario Ro-La<sup>(7)</sup>, con terminalizzazione portuale dall'interporto di Ferneti a Salisburgo, che gode di sostegni pubblici, attraverso l'utilizzo dell'operatore Rail Cargo Austria  
[(2010) da 787 treni, pari a 13.608 camion, il servizio è passato (2011) a 809 treni, pari a 15.200 camion],
  - f) non aumenta il traffico da/verso l'interporto di Cervignano del Friuli  
[(2008) passato da 250 mila t. nel traffico convenzionale a (2010) 114 mila t.; mentre è

limitato il traffico intermodale con 8.738 teu (2010)],

g) non appare avere futuro lo Scalo Merci Ferroviario Smistamento di Cervignano del Friuli, condizionato pesantemente nel passaggio da una organizzazione del traffico per le 'rinfuse' ai 'treni-blocco'<sup>(8)</sup> e dal mancato raggiungimento dell'obiettivo di essere "gateway per gli scambi commerciali tra l'Italia e i Paesi dell'est Europa cui attribuire la funzione di polo ordinatore per i flussi ferroviari aventi origine e destinazione in Friuli Venezia Giulia"

[da 1,2 mln t./mese (2008), corrispondenti ad una produzione di 1.400 treni/mese, passato a 900 mila t/mese (2010), corrispondenti 1.000 treni/mese, per giungere a 100 mila t./mese (2012), pari a 190 treni/mese]

h) pressoché statici i traffici portuali nelle operazioni di imbarco/sbarco, dopo una crescita che ha soprattutto coinvolto le merci containerizzate

[i porti regionali muovono nel complesso circa 15,44 mln di t/a. al netto dei prodotti petroliferi; il porto di Trieste è giunto a 411 mila teu/a. con un + 4,6% sul 2010]

Quanto alle previsioni, molto dipende dall'andamento degli scambi commerciali, nella fase di import e di export, trascinate dall'auspicabile cambio di ciclo economico e dall'evoluzione dei mercati di consumo dei Paesi dell'est e del sud Europa, nonché dalla capacità del vettore ferroviario, in alleanza con il sistema portuale, di operare un recupero rispetto alle altre modalità di trasporto. Le prospettive al 2025 sono comunque molto incerte, dopo che si sono lette previsioni di raddoppio degli scambi, e se così realmente fosse ci si troverebbe nella situazione di crescita "alta"<sup>(9)</sup>. In ogni caso, è corretto prevedere al 2025 tassi di crescita inferiori all'1,5% annui<sup>(10)</sup> e considerare scenari "di stabilizzazione" del traffico merci ai nostri valichi alpini (attorno alle 60 mln di t.) piuttosto che riferirsi a scenari cosiddetti "tendenziali" (sulle 90 mln di t.).

## **COGLIERE GLI EFFETTI DELLA GRANDE TRASFORMAZIONE ADEGUANDO I TRASPORTI FERROVIARI E L'ORGANIZZAZIONE LOGISTICA**

La grande trasformazione determinata dall'evoluzione geo-politica e geo-economica su scala globale, che ha subito un'accelerazione a partire dal 1989, ha determinato una nuova geografia economica che ha scaricato effetti anche alla scala locale. I due elementi salienti sono la ritrovata centralità del Mediterraneo<sup>(11)</sup>, nell'ambito della dinamica direttrice marittima che collega l'Oceano Indiano, il canale di Suez e l'Oceano Atlantico, e il corridoio 1/Baltico-Adriatico, che assurge ad uno dei sistemi essenziali di connessione tra il nord e l'area adriatico-ionica verso la nuova piattaforma industriale europea<sup>(12)</sup>. Anzi, la nuova Europa sarà destinata ad originare, in virtù dei trend di sviluppo interni ai Paesi dell'area, e sarà destinataria di rilevanti flussi di traffico continentali in primo luogo con il sud-est europeo.

Le zone industriali in questo scenario possono svolgere un ruolo a tutti gli effetti di "hub di sviluppo locale", cioè possono svolgere la funzione di radicare i processi economici e favorire la localizzazione delle imprese ripensando alla loro esperienza storica ed elevando le qualità delle loro prestazioni, incrociando meglio l'effetto "corridoio" e aumentando l'accessibilità<sup>(13)</sup>, terrestre e marittima, e migliorando i trasporti al fine di acquisire vantaggi competitivi.

Il trasporto ferroviario cargo può trarre benefici da questo nuovo assetto e dagli scambi import-export, dell'Italia e del Friuli Venezia Giulia, che si possono ulteriormente generare.

Tuttavia si rendono necessarie misure e azioni di carattere sia infrastrutturale, sia organizzativo sia formale del trasporto ferroviario e della logistica.

Anzitutto si tratta di procedere allo shift modale, e questa è una responsabilità del Governo nazionale, in modo da corrispondere agli obiettivi dell'U.E. che prevede che entro il 2030 il 30% dei trasporti stradali superiori ai 300 km. effettuati via camion vengano trasferiti verso altre modalità come il ferro, che oggi rappresenta una quota oggi poco sotto il 9%, e le vie navigabili, ed entro il 2050 questa quota deve essere superiore al 50%.

In secondo luogo, tali misure devono favorire l'aumento di scala dei porti e, dall'altro, accrescere le

capacità del sistema dei trasporti di far fronte alla tipicità del modello manifatturiero regionale e del versante adriatico. Questo rappresenta un vincolo non facilmente superabile poiché costituito in prevalenza da Pmi inserite in un conteso distrettuale e/o di dispersione produttiva, e dalla frammentazione dei processi produttivi, determinati da una accentuata scomposizione delle produzioni e delle fasi operative, sia in spedizione sia in entrata, per meglio corrispondere anzitutto alle esigenze delle industrie principali<sup>(14)</sup>.

Il successo delle misure e azioni intraprese è dato dalla capacità del sistema istituzionale pubblico e delle agenzie operative, come i Consorzi Industriali appunto, di saper connettere nel medesimo momento le tre dimensioni del problema, che sono di tipo:

- a) infrastrutturale  
[costituito dalla dotazione e qualità della rete e delle strutture fisiche; tale responsabilità è in capo alla Regione, a Rfi e ai gestori di zone industriali e interporti]
- b) organizzativo  
[costituito dall'adozione di modalità e procedure ottimali nell'effettuare servizi a costi ragionevoli e in modo efficiente; tale responsabilità è in capo alle imprese di trasporto ferroviario e della logistica]
- c) formale  
[costituito da piani, leggi, norme, regolamenti e finanziamenti; tali responsabilità sono in capo alle scale più prossime all'Amministrazione Regionale e ai Comuni]

Vi sono una serie di vincoli e condizionamenti da rimuovere nelle zone industriali, nei porti e nelle stazioni ferroviarie, al fine di adeguare i trasporti ferroviari e l'organizzazione logistica e, in definitiva, fornire un supporto reale alle attività produttive.

In particolare, è opportuno intervenire:

1. sull'accessibilità alle aree industriali e l'attraversamento dei nodi urbani;  
si tratta di realizzare nuovi tratti di linea ferroviaria che connettano adeguatamente le aree agli interporti e alle principali linee e garantiscano la sicurezza urbana  
[è caso della zona industriale dell'Aussa - Corno relativamente all'esigenza di costruzione del secondo accesso ferroviario – sulla base di un primo progetto che può essere ulteriormente precisato e di risorse finanziaria già assicurate - in grado di connetterla meglio alla Trieste - Venezia e all'Interporto Alpe-Adria e di garantire la sicurezza del locale nodo urbano; ed è il caso del riassetto del nodo di Udine e del by-pass di Udine parco attraverso il raddoppio dei binari dell'esistente tratta interrata ed interventi sugli impianti tecnologici – sulla base di un finanziamento di 10 mln di € già disponibile]
2. sull'adeguatezza dei 17 scali adibiti al traffico cargo ferroviario e del materiale rotabile;  
si tratta di aumentare la loro capacità strutturale e di migliorare il materiale rotabile al fine di corrispondere alle esigenze del trasporto di container e ai traffici intermodali  
[è il caso dello scalo di Trieste Campo Marzio che da valori odierni pari a 37 treni giornalieri, con un carico medio di 50 teu per convoglio e con una capacità di 500 teu, con l'adeguamento della struttura della stazione e del materiale rotabile può passare a treni lunghi 750 m., per un trasporto di potenziale di 1,2 mln teu/a., ad una capacità di trasporto pari a 70 teu/treno e ad una movimentazione pari a 800 mila teu/a.]
3. sui raccordi ferroviari e sulle strutture a servizio delle zone industriali;  
si tratta per un verso di raccordare le principali aziende manifatturiere regionali localizzate nelle zone poiché sono spesso sprovviste, sia per volontà delle imprese sia per comportamenti dei soggetti gestori, e per l'altro di valutare la messa in esercizio di strutture ferroviarie, può essere la stessa stazione di Carnia, a supporto delle zone industriali dell'area;
4. sui costi di manovra ferroviarie nelle aree portuali;  
si tratta di incidere sui fattori che influiscono sulla competitività complessiva del sistema e in questo caso di rivedere i costi di manovra, con servizi forniti da un soggetto 'terzo', che sono

valutabili tra i 34 - 40 €/carro ferroviario, o per altri versi, di organizzare maggiori quote di traffico ferroviario nelle zone industriali – portuali per ridurre i costi di gestione dei loc e dei servizi forniti; parallelamente, si tratta di facilitare l'accesso di raccordi da parte del gestore dell'infrastruttura, Rfi, in modo che le imprese possano trovare convenienze nell'organizzare l'invio e/o il ricevimento del prodotto via ferro,

5. sulle modalità e procedure organizzative;  
si tratta di promuovere atti che incidano sui costi, sui tempi e sull'affidabilità dei servizi, dallo stabilimento industriale fino alla destinazione finale;  
[è il caso dello sdoganamento in area portuale dove per i deperibili si rendono necessari 77 documenti per 17 enti differenti, con pagamenti solo via assegni circolari, orari d'ufficio di 8 ore e notevoli tempi di attesa]
6. sul consolidamento delle Autostrade del Mare e sulla costruzione di modelli innovativi di organizzazione e gestione del sistema dei trasporti e della logistica  
si tratta di "pensare" l'intero sistema attorno ad un concetto guida come il porto - Regione tale da favorire la crescita dei porti e delle autostrade del mare mediante interventi sulle dimensioni e strutture degli scali, sui collegamenti ferroviari e in generale sul miglioramento delle relazioni porto - zone industriali, porto - piattaforme logistiche; occorre potenziare le strutture esistenti e rendere funzionali ed efficienti i collegamenti ferroviari con le banchine,
7. sul sostegno all'intermodalità e alla mobilità sostenibile;  
si tratta operare attraverso incentivi fiscali e sostegni finanziari ai produttori manifatturieri e alle imprese dei servizi di trasporto, in coerenza con gli orientamenti dell'U.E. e le normative sulla liberalizzazione dei servizi e sulla concorrenza; i provvedimenti in vigore prevedono oggi sostegni in ragione del trasporto via ferro non inferiore ai 100 km. tra i due punti O/D,
8. sulla disponibilità di risorse finanziarie e sulla capacità di investire secondo 'logica di risultato';  
si tratta di reperire e selezionare le risorse finanziarie in una situazione di un loro scarsità crescente concentrando l'attenzione agli interventi da completare, alle criticità e colli di bottiglia nel caso delle infrastrutture ferroviarie<sup>(15)</sup>, e soprattutto intervenendo secondo logica di risultato, cioè agendo sulle situazioni e sui fattori che determinano valore aggiunto competitivo, anche con il concorso dei soggetti privati attraverso operazioni di partenariato pubblico privato.

## **ORGANIZZARE PROGETTI INDUSTRIALI PER IL TRASPORTO CARGO**

La tipicità del modello produttivo locale, con una robusta siderurgia e malgrado tutto una solida filiera del legno-arredamento-mobile, sollecita ad organizzare alcuni progetti per favorire la spedizione attraverso il vettore ferroviario.

Vi sono due esigenze da aggredire rapidamente attraverso l'organizzazione di progetti industriali mirati:

- a) aggregare il prevalente traffico 'diffuso' o 'il largo consumo',
- b) trasportare via ferrovia le 'bramme' necessarie ai laminatoi.

In relazione ai due progetti, si possono avanzare le seguenti considerazioni:

1. il modello di produzione manifatturiero, diffuso sul territorio e con accentuate scomposizioni delle sequenze e processi operativi, ha reso inevitabile l'uso del trasporto delle merci su strada poiché caratterizzato dalla flessibilità, dalla capacità di collegamento dei luoghi in relazione alle esigenze della produzione e dai costi relativamente contenuti; vi sono esperienze che possono essere imitate e perseguite anche nella nostra realtà che permettono di gestire il traffico 'diffuso' o cosiddetto di 'largo consumo' in modo tale da ri-organizzarlo su ferrovia in traffico tipo 'blocco'; gli operatori intermodali e le imprese che si stanno caratterizzando in questa tipologia di servizio sono in grado di gestire adeguatamente il traffico su ferro multi - cliente, multi - prodotto, multi - origine e multi - destinazione; il concetto di fondo si basa sull'aggregazione di volumi di merce prodotti da differenti soggetti industriali che tuttavia percorrono la stessa tratta, o parte della direttrice, ripartendo i

benefici economici tra le aziende coinvolte nell'iniziativa; naturalmente questa operazione ha risvolti che attengono la sicurezza stradale, gli oneri di manutenzione delle infrastrutture, l'inquinamento e il risparmio energetico in considerazione che si sottaggono camion dalla strada, si risparmiano CO2 e megajoule di energia.

2. in Friuli Venezia Giulia la siderurgia è un settore rilevante con grandi impianti localizzati soprattutto nelle zone industriali; le 'bramme' costituiscono una parte delle materie necessarie alla produzione siderurgica che, per i tre impianti laminatoi localizzati nell'Aussa – Corno, significa il trasporto di 1 mln di t/a. Dal porto di Monfalcone a Porto Nogaro, per una distanza di 54 km., nella quasi totalità attraverso la gomma per un numero di 21.875 mezzi; vi sono proposte che prevedono l'inoltro a 'treno completo' tra i due scali portuali almeno per una parte delle 'bramme' necessarie alla produzione; il solo trasporto via ferro di 300 mila t/a., lungo un tratto di linea in classe D4 e per una parte in C3, in prossimità della zona industriale, comporta l'attivazione di 302 treni/a. per una portata media di 992 t.; la competitività del servizio può essere condizionata da una serie di costi, come quelli di manovra nelle aree portuali e/o di trasbordo su camion del materiale per raggiungere gli impianti non raccordati, e di comportamenti, come quelli dei laminatoi portati a ridurre il valore della catena logistica e/o a richiedere la fornitura dei servizi in orari non compatibili con il vettore ferroviario; si presentano invece evidenti benefici collettivi dallo spostamento dalla strada di 6.563 camion considerato che comporta riflessi diretti sulla sicurezza stradale, sugli oneri di manutenzione dell'infrastruttura, sul risparmio di CO2 e megajoule di energia.

## PASSARE DAI CONSORZI INDUSTRIALI ALLE PIATTAFORME LOGISTICO - INDUSTRIALI

Si è esaurita una storica funzione dei Consorzi Industriali e vanno pertanto individuati nuovi modelli gestionali, organizzativi e operativi. Ci si deve preparare al nuovo ciclo economico che, presto o tardi, sarà destinato a generarsi anche nel nostro Paese e in Regione.

Gli stessi Consorzi si propongono un cambio di passo istituzionale poiché se "un Consorzio non è percepito come un valore aggiunto al territorio ma al contrario rappresenta un insieme di costi da socializzare in virtù di una funzione pubblica ormai superata, allora è giusto (...) promuovere una radicale riforma che significa non necessariamente o solo soppressione, ma anche forme di accorpamento mirate, messa in rete di servizi, ideazione di Piattaforme (...)".<sup>(16)</sup>

Si tratta di passare dai Consorzi Industriali così come li abbiamo conosciuti storicamente alle piattaforme logistico-industriali nell'ambito di una visione innovativa del futuro circa l'organizzazione territoriale dei fattori della produzione e la funzione logistica<sup>(17)</sup>.

L'intenzione è quella di condensare le gestioni delle zone industriali e partecipare ad una logica di rete, cioè di procedere ad una radicale e corposa integrazione con gli esistenti interporti e centri intermodali per costituire veri e propri nodi logistici e *distripark*<sup>(18)</sup> a servizio dell'economia regionale, con la possibile partecipazione delle stesse imprese concessionarie dei terminal portuali<sup>(19)</sup>, incardinati, nel nostro caso, nella core network europea costituita dal corridoio 1/Baltico-Adriatico e dal corridoio 3/Mediterraneo e dai porti.

Esiste a questo proposito un nesso diretto tra le zone industriali in piattaforma e i porti. I porti rappresentano uno sbocco per un buon numero di materie prime, beni semilavorati e finiti necessari o lavorati dalle imprese regionali e, dall'altra parte, l'economia del Friuli Venezia Giulia ha tutto da guadagnare se essi diventano veri e propri motori dello sviluppo, come peraltro sta accadendo in molte realtà globali. E' interesse comune se gli scali regionali riescono in tempi congrui ad elevare l'efficienza operativa, diminuendo i costi delle prestazioni e delle attività di carico/scarico e migliorando i *lead time*<sup>(20)</sup>, ad aumentare di scala e a cogliere i benefici dal traffico marittimo che si realizza nel Mediterraneo. Le Autostrade del Mare assumono un significato concreto se esiste la capacità di realizzare alleanze di traffico con gli operatori internazionali e se il binomio infrastrutture ferroviarie/operatori ferroviari rappresenta un fattore di competitività perché in grado di realizzare efficienza economica e di convogliare traffico, non solo per tragitti terrestri superiori ai 500 km. Del resto, numerosi operatori della filiera logistica marittimo - portuale hanno più volte evidenziato che zone industriali ben attrezzate e integrate

con la funzione logistica e *distripark* costituiscono un supporto essenziale nell'agevolare il flusso delle merci, quali snodi intermedi di una più estesa rete intermodale che connette i porti e gli operatori che spediscono e/o ricevono le merci.

Questa impostazione relativa all'evoluzione dei Consorzi Industriali è coerente con l'idea delle Filiere Territoriali Logistiche auspicate dal Piano Nazionale della Logistica e ri-proposte dall'OCSE e dal LEED che, proprio a Udine su proposta della Camera di Commercio, hanno sollecitato l'adozione di questo approccio innovativo<sup>(21)</sup>.

In questo contesto, si possono aprire interessanti prospettive per il più rapido trasferimento delle merci e per attrarre nei nuovi contesti gli operatori impegnati nelle varie sequenze del ciclo dei trasporti, e irrobustire e/o attrezzare in ognuna delle piattaforme un terminal con la funzione di organizzare il traffico intermodale, con l'obiettivo di aumentare volumi e garantire sistematicità ed efficienza al trasporto.

La definizione del nuovo Piano regionale di politica industriale, con il conseguente necessario provvedimento di innovazione dei tradizionali strumenti a supporto dell'industria e dei processi di localizzazione, rappresenta l'occasione per realizzare un salto di qualità ed aumentare le capacità competitive dei "nuovi" consorzi industriali.

In definitiva, si tratta di fare delle piattaforme luoghi dove si concentra l'“eccellenza produttiva” e si supera la “subalternità logistica”, cioè si fuoriesce dallo storico *mismatch* tra organizzazione della domanda e struttura dell'offerta.

## Avvertenza

Dati statistici, valori, cifre e percentuali sono desunte dalla consultazione di fonti diverse e frutto della rielaborazione operata in sede di predisposizione del presente Rapporto; ri rilevano due limiti: il primo legato alla indeterminatezza di alcuni valori e l'altro a dati statistici per un verso datati e per l'altro, frutto anch'essi di stima.

## Note al testo

- (1) si tratta delle 10 zone industriali di interesse regionale costituite nel corso del tempo attraverso provvedimenti nazionali (Ezit, Aussa - Corno, CSIM) e provvedimenti regionali; con la legge regionale 18 gennaio 1999, n. 3, la Regione ha costituito Consorzi Industriali e disciplinato mission, azioni e comportamenti, mentre con la legge 12 febbraio 2001, n. 3, si stabilisce che gli enti gestori possono svolgere funzioni di sportello unico per le attività produttive e operare la semplificazione di procedimenti amministrativi;
- (2) il numero di imprese è da intendersi al netto del settore primario;
- (3) è data dal rapporto tra valore aggiunto e occupati;
- (4) si tratta di una impresa regionale pubblica che dispone 2 locomotori e 52 carri-pianale che possono utilizzare la rete internazionale per il trasporto di container, legnami, rottami ferrosi e billette;
- (5) è in corso la sperimentazione per la formazione di un treno di 70 vagoni, lungo 1.500 m e con una capacità 400 t.;
- (6) in generale il trasporto ferroviario è consistente nel traffico di transito, cioè quel traffico di confine e di passaggio dove il luogo di origine e di destinazione delle merci trasportate si trova al di fuori del territorio attraversato e dove sono piuttosto scarsi i benefici per l'economia locale, anche se riveste importanza nella politica dei trasporti; il valico in questione è il terzo nazionale per quantità di merci transitate, quarto in termini di traffico ferroviario, primo per traffico di carri completi, meno importante invece per il traffico combinato;
- (7) dal tedesco *Rollende Landstrasse* o 'autostrada viaggiante'; si tratta di un trasporto combinato ferro-gomma di carichi rotabili "accompagnati", con autista a bordo della nave e del treno, e/o 'non accompagnati' su treni ribassati specifici per il combinato terrestre Ro-La capaci di ospitare semirimorchio e motrice;
- (8) peraltro questa impostazione da parte di Trenitalia, cioè di privilegiare treni blocco completi anziché operare per aggregare gruppi di carri, ha rischiato di condizionare negativamente le prospettive del porto di Monfalcone;
- (9) si fa riferimento a valutazioni contenute in "Lineamenti strategici per lo sviluppo della rete ferroviaria del Friuli Venezia Giulia", di Andrea Debernardi, Milano - Trieste, giugno 2008;
- (10) si fa riferimento a valutazioni contenute in "Studio strategico per lo sviluppo del Corridoio pan-europeo V", di Scott-Wilson, Londra, 2007;
- (11) circa il 45% del traffico marittimo mondiale passa per il Mediterraneo lungo la direttrice est-ovest, tra la Cina e l'India, Malta e i porti nord - africani per raggiungere i porti del nord Europa;
- (12) in questo modo si intende quel processo attrattivo che sta caratterizzando, seppur non in modo univoco, alcuni paesi dell'Europa centrale, come Polonia, Ungheria, Cechia e Slovacchia, che per effetto dei bassi costi anzitutto della burocrazia, del lavoro e dell'energia e dei minori vincoli, di natura ambientale e sindacale, comporta l'arrivo di imprese e filiere produttive che si spostano da varie parti del continente; il caso italiano è in questo senso emblematico poiché nel corso degli ultimi anni ha localizzato in quell'area intere filiere e produzioni industriali tipiche, come la filiera del bianco (da Merloni ad Electrolux) e la meccanica;
- (13) il sistema della produzione è in continua evoluzione per tendere contemporaneamente alla riduzione dei costi del prodotto finito e a stabilire un vicinanza ai mercati di consumo, attraverso l'utilizzo di procedure consolidate di just-in-time e il più intenso sfruttamento delle "reti lunghe"; l'intreccio tra internazionalizzazione commerciale e internazionalizzazione produttiva, in sostanza, ha modificato tradizionali catene del valore segmentando ed arricchendo i processi di costruzione dei beni, finiti e/o semilavorati; in questa dinamica la funzione logistica ha acquisito ulteriore importanza poiché i fattori produttivi non sono concentrati in ambiti e aree circoscritte ma sono generati da una molteplicità di flussi che hanno, di

riflesso, sollecitato la costruzione di interporti e piattaforme al fine di promuovere attività per ri-aggregare consegne e parti di lavorazione e in definitiva migliorare la connessione fra reti;

(14) del resto, analizzando i dati Istat e Asia (Archivio Statistico Imprese Attive) come di altre fonti si evince come nel corso degli ultimi due decenni si è rafforzata la tendenza alla localizzazione delle industrie lungo le principali infrastrutture, sia nella direttrice nord-sud sia est-ovest, che hanno fatto da contraltare alla dispersione insediativa comunque in atto secondo la tipica logica distrettuale (Manzano, Brugnera, San Daniele); le porzioni di "corridoio" ad esempio dell'area friulana e isontina più intensamente coinvolte riguardano la direttrice nord - sud tra Pavia di Udine - Udine - Gemona del F. e est - ovest tra Latisana - San Giorgio di N. - Cervignano del F. - Monfalcone;

(15) il recente DEF e Allegato IV Infrastrutture (Roma, aprile 2014) in cui sono riportate le esigenze del Friuli Venezia Giulia, rispecchia un approccio pragmatico dell'intervento sulle infrastrutture conciliando la più ampia prospettiva strategica legata alla core network europea con le esigenze più immediate di funzionalità del sistema;

(16) due interessanti recenti rapporti illustrano alcune ipotesi innovative e i termini attraverso cui raggiungere obiettivi di natura territoriale e logistica, quali "Portualità, sistema produttivo e competitività economica del Friuli Venezia Giulia", a cura di Ires, Udine, aprile 2014, e "Fvg - Europa: ultima chiamata. Il porto - Regione tra Mediterraneo e Centro Europa", AA.VV, Ed. Forum, Udine, marzo 2014;

(17) così il COSINT nelle sue 'Linee di indirizzo operativo di riordino e semplificazione delle aree industriali di interesse regionale', Tolmezzo, aprile 2014;

(18) applicare il concetto di *distripark* alle piattaforme logistico -industriali favorisce le possibilità di produrre servizi di trasformazione e ri-confezionamento delle merci e di completare le varie attività e fasi industriali dell'"ultimo miglio"; naturalmente si tratta di una operazione complessa che per elevare l'efficienza può prevedere, tra l'altro, un rinnovato funzionamento del sistema doganale;

(19) in realtà come l'Aussa - Corno e Alpe - Adria di San Giorgio di Nogaro e Cervignano del Friuli, l'Ezit di Trieste e il CSIM di Monfalcone è possibile favorire la partecipazione di concessionari di terminal che potrebbero trovare interessi reali a localizzarsi anche per evitare rotture di carico nelle fasi di lavorazione e movimentazione dei container e, definitivamente, concorrere alla produzione di valore da parte di queste strutture;

(20) quando si parla di "efficienza" è sufficiente riferirsi al fatto che per attraversare il porto di Anversa occorrono dai 3 ai 5 giorni mentre per attraversare quello di Genova dai 6 agli 11 giorni; quanto ai "costi", basta osservare che le operazioni negli scali italiani sono superiori di almeno l'11% rispetto a quelli europei con le "attività di carico/scarico" che costano in Italia 61,5 €/teu mentre in Germania sono nell'ordine di 44,4 €/teu mentre le manovre in entrata/uscita costano 750 € in Italia (porto di Genova) contro i 250-350 € dei porti tedeschi; riguardo i "lead time" dei porti, sia adriatici sia tirrenici, è utile sapere che quelli dei porti del Northern Range nord sono più certi e spesso brevi così i bacini industriali del nord del Paese, l'area della Baviera/Baden Wurttemberg e la cosiddetta piattaforma europea si servono di essi, nonostante siano maggiori le distanze rispetto ai porti del Tirreno e dell'Adriatico (900/1.000 km vs 400/500 km);

(21) il concetto di FTL è stato fatto proprio, come detto, dall'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico (OCSE) e dal Centro per l'Imprenditorialità, le Piccole e Medie Imprese e lo Sviluppo locale e del Programma per lo Sviluppo economico e occupazionale locale (LEED) e può essere sintetizzato come una rete di imprese, soggetti ed attività economiche appartenenti ad una determinata area vasta verticalmente legate e connesse da funzioni logistiche avanzate, avente come obiettivo prioritario l'esportazione, prevalentemente via mare, di produzioni di eccellenza e la importazione e lavorazione 'a valore' di parti e beni intermedi per la successiva ri-esportazione di prodotti finiti.