

# NORTHERN ITALY **CONTRO** NORTHERN RANGE

di Patrizia Lupi

L'Autorità Portuale di Venezia e ALOT, Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica, rispettivamente capofila e partner di Empiric, parteciperanno al tavolo di lavoro per definire le linee guida del programma, considerato volano per la competitività del Nord Est italiano, che vuole ottimizzare il trasporto via mare per favorire la crescita economica dei Paesi dell'Europa centrale



Nell'attuale evoluzione dei trasporti marittimi i grandi porti di destinazione finale da 8 – 10 milioni di *teus*, sono diventati la sede naturale della logistica perché in essi si incontra e viene gestito sia il trasporto marittimo che quello terrestre. L'Italia ne è del tutto priva e ciò la tiene ai margini delle grandi organizzazioni logistiche,

spingendola spesso a guardare solo al passato, con logiche e dimensioni superate. Come fare per stare al passo con la repentina evoluzione verificatasi nell'ambito dei trasporti che ha registrato negli ultimi 40 anni un aumento dei container in Europa di 70 volte e la dimensione della nave di 15 volte?

Attraverso un sistema di alleanze, sia fra porti che fra porti e territori, che rilancino il Sistema Italia guardando alla sua collocazione e al suo ruolo in un'Europa sempre più vasta. Questo è quanto sta mettendo in campo il "northern Italy" per competere con il "northern range" dei porti del Nord Europa.

L'Autorità Portuale di Venezia insieme ad ALOT Scarl - Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica controllata dalle province di Bergamo, Brescia, Cremona e Mantova – e alcuni altri partner italiani hanno dato il via al progetto *Empiric - Enhancing Multimodal Platforms, Inland*





PROGETTO: **MMSE RDP/PT/MS** GRUPPO DI PROIEZIONE: **MMSE FUSINA** **PIATTAFORMA LOGISTICA FUSINA PROJECT FINANCING** **AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA** **VISTE E RENDERING** **TAV 40 03 12**



PROGETTO: **MMSE RDP/PT/MS** GRUPPO DI PROIEZIONE: **MMSE FUSINA** **PIATTAFORMA LOGISTICA FUSINA PROJECT FINANCING** **AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA** **VISTE E RENDERING** **TAV 40 03 10**

*waterways and Railways service Integration in Central Europe.* Il progetto si pone l'obiettivo di migliorare le condizioni del trasporto marittimo nei Paesi dell'Europa Centrale quale alternativa al trasporto su gomma per favorire lo sviluppo

dell'economia. Dodici i partner provenienti da Austria, Slovenia, Ungheria, Polonia, Germania e Repubblica Ceca, selezionati per la loro capacità di sviluppare il progetto nel loro territorio, grazie all'integrazione con gli *stakeholders* locali.

Grande interesse da parte della UE che crede nell'implementazione di un sistema di trasporto multimodale competitivo e sostenibile nel Nord Italia, alle sue implicazioni a livello Comunitario e al suo ruolo nella nuova rete di trasporti disegnata dalla

Commissione. Il sistema di co-mobilità del Nord Italia potrebbe beneficiare enormemente del miglioramento del sistema idroviario, in particolare dell'asse Milano - Venezia. Utilizzare le vie d'acqua favorirebbe lo sviluppo economico del Nord-Est, sia in termini di capacità catalizzatrice di finanziamenti per infrastrutture dall'Unione Europea, sia di attrattività di investimenti privati. La navigazione interna rappresenta un doppio vantaggio per le imprese: possibilità di trasportare a costi inferiori per insediamenti in prossimità delle vie navigabile e minore congestione delle vie di trasporto stradale, con conseguenti effetti benefici per tutto il sistema economico Lombardo-Veneto. «Lo sviluppo di questa modalità - sostiene l'Europarlamentare Antonio Cancian - può attirare nuovi investitori nell'area, creando nuovi posti di lavoro e un'economia indotta, e rilanciare la competitività delle PMI Venete, colpite dalla crisi degli ultimi anni. Dobbiamo collegare Milano con il sistema dell'Alto Adriatico, che deve seguire l'esempio del Mar Baltico, convogliando le forze e sviluppando un sistema economico che faccia del mare una risorsa e non più un confine. In questo modo potremo produrre uno sviluppo regionale duraturo, basato su infrastrutture efficienti».

Il Coordinamento tra Province, Regioni ed Enti del Sistema idroviario ha attivato un'azione sinergica per pianificare gli investimenti volti allo sviluppo del traffico e dei servizi offerti elaborando un Masterplan, per il quale il Coordinamento ha ottenuto un finanziamento dalla Comunità Europea e che viene sviluppato in collaborazione con ALOT. □



Intervista con Paolo Costa, Presidente dell'AP di Venezia

# PAROLA D'ORDINE: TRASPORTO MULTIMODALE

L'on. Paolo Costa, Presidente dell'AP di Venezia, crede fortemente nel progetto Empiric e a tutte quelle idee progettuali che aiutino i porti dell'arco adriatico a "fare sistema" come nel caso del NAPA – *North Adriatic Ports Association* alla quale aderiscono Venezia, Trieste, Ravenna, Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia)

L'on. Paolo Costa, Presidente dell'AP di Venezia, crede fortemente nel progetto Empiric e a tutte quelle idee progettuali che aiutino i porti dell'arco adriatico a "fare sistema" come nel caso del NAPA – *North Adriatic Ports Association* alla quale aderiscono Venezia, Trieste, Ravenna, Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia)

**LM: Presidente Costa, quale ruolo svolge l'Autorità portuale nel progetto Empiric?**

*PC:* Siamo *Lead Partner* del progetto che prevede un finanziamento erogato sul programma di Cooperazione Territoriale Europea *Central Europe*, del valore complessivo di 3 milioni di euro a favore di Autorità Portuale di Venezia (capofila) e di altri 12 partner provenienti da Italia, Austria, Slovenia, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia e Germania, al fine di supportare l'avvio e il miglioramento dei collegamenti multimodali da e per l'area dell'Alto Adriatico a partire dalle regioni centro europee.

**LM: Quali sono secondo lei le azioni "possibili" per favorire il trasporto intermodale?**

*PC:* Obiettivo del progetto, che ha una durata di 36 mesi fino a febbraio 2013, è rende-



re più competitivo e quindi "attraente" il trasporto intermodale nell'area del Centro Europa attraverso azioni a sostegno dell'attivazione di

nuovi servizi di trasporto, studi preliminari per nuove piattaforme multimodali e la valutazione del loro impatto sull'offerta logistica della

macroarea, e l'adozione di sistemi ICT per migliorare l'efficienza e l'integrazione nella catena logistica dell'area del trasporto ferroviario, del trasporto marittimo e della navigazione fluviale.

**LM: L'Europa crede nel ruolo dei porti dell'Arco adriatico?**

*PC:* I traffici generati dalle nuove linee tra il porto di Venezia, il Mediterraneo orientale e il Far East interessano tutta l'area economica della pianura padana fino alle regioni del centro Europa. La Commissione Europea riconosce l'importanza dello sviluppo dei collegamenti

multimodali tra l'Alto Adriatico e il Centro Est Europa nonché il ruolo dei porti adriatici quali porte di accesso privilegiate per le merci. Ne è una testimonianza l'impegno economico attraverso i finanziamenti erogati come nel caso del finanziamento di 1,4 milioni di euro al NAPA per il progetto *ITS Adriatic Multi-port Gateway*.

**LM: In cosa consiste il progetto?**

PC: "*ITS Adriatic multi-port gateway*" – con capofila l'Autorità Portuale di Venezia, avrà la durata di 30 mesi e sarà completo entro giugno 2013 - punta al potenziamento delle infrastrutture portuali a servizio dei mercati euro-

pei. È stato finanziato il 50% del valore complessivo del progetto. I porti del NAPA riceveranno 1.442.500 euro per realizzare una piattaforma informatica comune (*e-platform*) che funga da anello di congiunzione, sia orizzontale – cioè tra i diversi sistemi di *port community* esistenti - sia verticale – cioè tra i sistemi lato mare e lato terra. L'obiettivo comune è quello di armonizzare e far dialogare i vari sistemi ITS di cui ciascun porto è dotato e permettere l'interscambio dei dati in tempo reale. La tecnologia aiuterà quindi a gestire l'interoperabilità degli scali e consentirà loro di essere in continuo contatto con gli specifici contesti locali. I porti, una volta messi in

rete saranno in grado di potenziare la cooperazione e offrire agli operatori dello *shipping* un servizio integrato di recepimento e inoltro delle merci. Obiettivo dell'Associazione NAPA infatti, è quello di collaborare assieme per sviluppare le interconnessioni marittime, ferroviarie e stradali, agevolare l'arrivo di passeggeri croceristi, potenziare la sicurezza ambientale e i sistemi di *Information Technology*. La competizione (cooperazione e competizione) tra gli scali potrà avvenire anche grazie alla creazione di un prototipo di piattaforma informatica unica che gestisca i servizi dedicati ai mercati del Far East, dell'Europa Centrale e Centro-orientale.

**LM: Quali sono gli asset logistici sui quali sta puntando il porto di Venezia?**

PC: Il terminal portuale d'altura in progettazione a Venezia assieme all'idrovia lungo l'asta del Po sono oggi asset logistici fondamentali, riconosciuti anche dall'Unione Europea che ha voluto premiare tutti gli attori istituzionali e le imprese che si stanno adoperando per uno sviluppo sostenibile delle infrastrutture a servizio dei mercati europei. Il Porto di Venezia è pronto a diventare un punto di riferimento per l'Europa, realizzando servizi multimodali dedicati e il completamento dei progetti infrastrutturali per il potenziamento dello scalo. □

(Patrizia Lupi)

P

Intervista a Guido Piccoli, Direttore dell'Agenzia della Lombardia Orientale per la Logistica

# ALOT: TRASPORTO **SOSTENIBILE** E LOGISTICA COMPETITIVA

Nato nel 2008, ALOT si propone come strumento di raccordo fra pubblico e privato per favorire iniziative e progetti nel Nord Est. Con importanti ripercussioni sulla logistica



Quattro province della Lombardia orientale - Brescia, Bergamo, Mantova e Cremona - hanno a cuore il miglioramento della mobilità nella loro area dove produttività e traffici rappresentano la leva del benessere. Decidono così, nel 2008 di costituire ALOT, per promuovere infrastruttu-

re, servizi della logistica e trasporto nell'area orientale della Lombardia. ALOT opera in qualità di *in-house provider* in esclusiva delle quattro province e si pone come strumento di raccordo fra pubblico e privato nello sviluppo di iniziative per il trasporto sostenibile sul territorio.

Potremmo definirla un incubatore, sviluppatore e gestore di progetti di mobilità sostenibile a livello locale ed europeo.

Qual è il suo ruolo? Quello di fornire pareri per la pianificazione territoriale e per lo sviluppo di nuove infrastruttu-

re; sviluppare progetti; ricercare finanziamenti; svolgere consulenza e assistenza amministrativa ai progetti finanziati con fondi comunitari; sviluppare studi strategici e piani di marketing; organizzare fiere e tavoli di lavoro; dialogare con le imprese operanti sul territorio.

GUIDO PICCOLI.





domanda e offerta, ricerca di soluzioni tecnologiche e organizzative innovative per favorire il *modal shift* e il bilanciamento del traffico su gomma. Non meno strategica la promozione e competenza logistica, ovvero la funzione “base”, tipica dei centri di competenza logistica: “agente di sviluppo” del territorio, marketing territoriale, promozione dell'utilizzo di infrastrutture locali, creazione di una solida base di conoscenza del settore, diffusione della conoscenza delle peculiarità della risorsa distribuita locale. Stiamo realizzando una serie di progetti che mirano a creare una diffusa conoscenza sul territorio e a

Rivolgiamo alcune domande a Guido Piccoli, Direttore di ALOT, Agenzia della Lombardia Orientale per i trasporti e la logistica.

**LM: Quali sono i compiti e gli obiettivi di ALOT?**

GP: Obiettivo primario di ALOT è la promozione dell'utilizzo delle infrastrutture di trasporto intermodale sul territorio, contribuendo allo sviluppo di nuove infrastrutture e servizi di trasporto e attuando forme efficaci di programmazione e pianificazione della logistica sul territorio, dialogando con gli operatori.

Puntiamo a creare una base di conoscenza del trasporto merci e dell'offerta/domanda di logistica sul territorio e intendiamo supportare e diffondere le migliori iniziative di logistica al fine di creare una vera e propria cultura nel tessuto produttivo locale.

**LM: Come raggiungere tali obiettivi?**

GP: Svolgiamo alcune funzioni strategiche a partire dal supporto all'avvio della

## Trasporti convenienti con Artemis

Come scegliere il trasporto più conveniente? Basta una semplice applicazione web e si troverà la soluzione di trasporto più efficiente e meno costosa, grazie al progetto Artemis – *Advanced Rational Transport Evaluator and Multimodal Information System*. Della durata di 24 mesi ed un costo di 2.344650 euro sarà finanziato per il 50% dalla Comunità Europea nell'ambito del programma Marco Polo. Si tratta di costruire una piattaforma informatica in grado di supportare i decision maker del settore dei trasporti e della logistica al fine di favorire una ripartizione modale più efficiente e meno costosa.

Il progetto, coordinato dalla Nethun, società del porto di Venezia, vede la partecipazione di ICC Istituto Internazionale delle Comunicazioni, di ILog-Iniziative Logistiche, Cercle pour l'optimodalità ed Europe, Optisoft, Thetis, Port Authority of Tarragona, Teirlog Ingegneria, Gefco Espana, Omega Consult, Cadmo Conoscimento.

Artemis consentirà di valutare per uno stesso trasporto merci i costi, i tempi e l'impatto ambientale generato da ciascuna alternativa modale possibile, consentendo di scegliere la soluzione più interessante in funzione della tipologia di merce trasportata e delle esigenze del mercato. Una applicazione informatica sarà in grado di comunicare alle imprese ed a coloro che muovono merci in Europa quale sia la modalità (ferro, nave, gomma, idrovia) o le loro combinazioni più veloci ed economica. L'ottimizzazione dei carichi e dei viaggi consentirà di realizzare importanti economie con ricadute positive sia sulla “fattura logistica” che in termini di riduzione della congestione e delle esternalità negative generate dal trasporto merci.

gestione di infrastrutture, che si traduce nell'attività di sviluppo infrastrutturale di infrastrutture nodali di trasporto merci del territorio. Svolgiamo inoltre una seria e precisa attività di programmazione, siamo il vero e proprio “braccio operativo” delle Province nella loro attività di

planning delle infrastrutture di logistica e trasporto merci, e per lo sviluppo coordinato di azioni di pianificazione territoriale. Facilitiamo, inoltre, lo sviluppo di servizi di trasporto intermodale, che si concretizza nella promozione delle opportunità, incontro tra

favorire lo sviluppo della mobilità, della sicurezza, della tutela ambientale e di varie tematiche attinenti il mondo dei trasporti e della logistica.

**LM: Perché un Masterplan del sistema idroviario del Nord est?**



**GP:** La posizione geografica dell'area di progetto è ottimale quale punto d'ingresso più vicino all'Europa Centrale per le merci che arrivano via mare e garantisce fino a quattro o cinque giorni di navigazione in meno rispetto ai porti del Nord Europa per le merci provenienti dall'Asia, con conseguente ottimizzazione dei costi per le aziende di trasporto, quindi di competitività sul mercato, e riduzione dell'inquinamento, grazie alla diminuzione del trasporto su gomma.

**GP:** Il Masterplan rappresenta un documento di sintesi dello stato attuale del sistema: è un piano strategico che rappresenterà lo strumento per gli enti regolatori del sistema fluviale, volto a individuare correttamente le priorità degli investimenti definiti in collaborazione con gli operatori e le reti dei sistemi industriali.

**LM: Quali sono gli obiettivi del progetto Empiric?**

**GP:** Empiric, progetto cofinanziato dall'ERDF, European Regional Development Fund tramite il Programma Central Europe, con start up a marzo 2011 e fine a febbraio 2014, fa parte della priorità 2 e l'area di intervento è lo sviluppo della cooperazione nella logistica multimodale per favorire lo sviluppo delle conoscenze, promuovere le tecnologie dell'informazione e della comunicazione con soluzioni alternative per migliorare l'accesso e il supporto delle tecnologie *environment friendly*. Dobbiamo creare le condizioni per investimenti in infrastrutture e servizi al fine di incrementare la competitività del trasporto multimodale acqua-ferrovia nel Nord Adriatico, dalla Lombardia alla Slovenia e verso Nord.



**LM: Qual è il background di Empiric?**

**GP:** La regione del Nord Adriatico, dalla Lombardia a Capodistria e verso il Nord, rappresenta il terminal più a sud del corridoio Adriatico Baltico. L'importanza di questo corridoio è aumentata negli ultimi anni a causa della crescita economica delle regioni dell'Europa centrale, diventate mercati di importanza rilevante con la crescente domanda di trasporto. Tuttavia l'offerta di trasporto è stata generata principalmente dai servizi di trasporto su strada, non essendo le soluzioni di tra-

sporto multimodale sufficienti alla soddisfazione della crescente domanda, dovuto alla mancanza di infrastrutture adeguate (soprattutto le infrastrutture e servizi ferroviari e di navigazione interna) e servizi competitivi per raggiungere i nuovi mercati. La situazione attuale ha un impatto negativo in termini di sostenibilità dei trasporti e dell'impatto ambientale, oltre al fatto che i porti dell'Adriatico stanno perdendo i vantaggi della loro posizione geografica competitiva.

**LM: Quali sono le condizioni che favoriscono l'ottimizzazione del trasporto?**

**LM: In cosa consiste il progetto?**

**GP:** Si parte da un'analisi del mercato per identificare al meglio il flusso delle merci con un potenziale *shift* modale; una valutazione degli impatti delle infrastrutture già esistenti e quelle da realizzare e dei servizi nelle aree localizzate; il trasferimento del *know how* relativo al RIS (*River Informatic Service*) e del modello business del trasporto per acque interne; la preparazione del piano d'investimento; la definizione degli strumenti comuni per rafforzare l'attrattività del trasporto multimodale e



## Assoporti chiede un fondo per le infrastrutture

«Un fondo per realizzare le infrastrutture necessarie allo sviluppo del sistema portuale del Paese». Francesco Nerli, Presidente di Assoporti, indica anche come si potrebbero reperire le risorse necessarie: «Una quota delle risorse di *Eurovignette*, una percentuale dei fondi per investimenti previsti nei contratti di programma sottoscritti da ANAS e RFI nonché una quota derivante dall'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali – che va realizzata al più presto – per alimentare un sistema che, coinvolgendo il capitale privato, consenta di avviare la realizzazione delle connessioni stradali e ferroviarie con i porti e le opere fondamentali di una rete integrata». Quali gli interventi più urgenti? Terzo Valico, Pontremolese, Corridoio Adriatico-Baltico, Bari-Napoli. Nerli si è espresso anche sull'attuazione della norma riguardante i tempi di carico e scarico nel porto delle merci per l'autotrasporto: «è necessario definire congiuntamente una cornice omogenea, un Accordo di programma quadro che consenta in ogni porto, salvaguardando le specificità locali (analogamente a quanto fatto a Genova), di individuare un percorso ed impegni reciproci tra autotrasportatori e committenza finalizzato all'attuazione di quella norma». Infine, riferendosi al tema della competitività, Nerli ha affermato: «competitività ed efficienza non possono essere garantite da scelte falsamente calmieratrici del mercato, come ad esempio il blocco, da quasi 20 anni, della misura delle tasse e dei diritti marittimi». Secondo Nerli infatti, «slegate da un progetto complessivo di sviluppo di settore, misure di questo tipo non aiutano l'effettiva crescita delle imprese. Più che incentivi ormai sono sussidi».

delle infrastrutture, legando fra di loro le regioni di cooperazione.

### LM: Porterà benefici all'ambiente?

GP: Il raggiungimento degli obiettivi europei nel settore dei trasporti, come la decarbonizzazione e co-modalità, si basa sullo sviluppo delle reti inter e multimodali tra i porti, centri logistici in quanto consentono di ridurre le emissioni di carbonio sfruttando le potenzialità di ciascuna modalità nel modo più efficiente, sia sotto il profilo ambientale che sotto un punto di vista economico. Empiric intende contribuire allo sviluppo di una rete intermodale e multimodale in Europa Centrale, che comprende tutte le modalità (ferrovia, strada, navigazione marittima e navigazione interna), promuovendo il ruolo strategico dei porti del Nord Adriatico per servire un ampio entroterra: Nord Italia, via acque interne navigabili Venezia-Mantova/Cremona,

le regioni dell'Europa Centrale ed Orientale.

### LM: Quali sono le attività che svilupperà ALOT all'interno del progetto?

GP: Supporteremo e integreremo principalmente WP3 *Alternative logistics service*, realizzando una profonda analisi del flusso delle merci con il potenziale shift modale, il censimento e la mappatura delle principali piattaforme intermodali e una bozza di studi sulle piattaforme logistiche intermodali alternative. Partecipiamo inoltre attivamente sia alla WP4 *Strengthening the competitiveness of intermodal solution service* attraverso le interviste ad hoc con gli operatori logistici, con *3rd part logistics providers* e con le imprese, e attraverso l'organizzazione dei *business cases*, che alla WP5, *Making intermodal transport solutions more attractive* attraverso i meeting di coordinamento tecnico indicando la metodologia comune. Nella stessa sezione ci sono

sia il trasporto di navigazione interna che ferroviario. Per quanto riguarda il trasporto di navigazione interna, ALOT deve indicare il quadro normativo italiano per l'impostazione di RIS (River Information System), trasferimento delle conoscenze per le fattibilità tecniche del PO RIS, ed interim report più il report finale riguardante i requisiti di revisione del PO *River Information System*.

Per la sezione del trasporto ferroviario, ALOT farà un'analisi dei collegamenti ferroviari tra Lombardia e l'Austria e una valutazione degli impatti dei nuovi trasporti multimodali.

### LM: Quali sono i target?

GP: I target specifici del progetto sono le Pubbliche Amministrazioni, che devono predisporre l'adeguamento o la realizzazione di infrastrutture; le Autorità portuali e gli operatori del trasporto ferroviario, di quello idroviario e dello stradale; gli operatori nella logistica delle piattafor-

me intermodali, MTO, le agenzie marittime, terminalisti, spedizionieri; le imprese che utilizzeranno i servizi.

### LM: In cosa consiste il progetto NINA-NET?

GP: In occasione dell'Assemblea generale di *Open ENLoCC Europea Network of Logistics Competence Centres*, il network regionale dei centri regionali di competenza nel settore logistico gestiti da enti pubblici o simili abbiamo presentato il progetto NINA-NET, cofinanziato dalla direzione generale Trasporti della Commissione Europea per promuovere il sistema fluvio-marittimo del Nord Italia: il sistema portuale di Mantova e Cremona, l'offerta logistica della Lombardia Orientale e la navigazione del Po e il Canale Fissero-Tartaro-Canal Bianco.

### LM: Quali i benefici attesi?

GP: Penso al miglioramento della distribuzione urbana delle merci, l'allacciamento ai corridoi internazionali e i benefici economici ed ambientali derivanti dall'utilizzo di idrovie.

### LM: Chi partecipa a Open ENLoCC?

GP: Istituzioni regionali oltre che italiane di Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Finlandia, Francia, Germania, Irlanda, Polonia, Slovenia, Svezia ed Ungheria, tutti esperti in logistica regionale e specializzati in uno o più temi. I suoi membri lavorano insieme su progetti comuni per sviluppare l'economia regionale, risolvendo problemi infrastrutturali, organizzativi e tecnologici. I risultati e le *best practices* vengono divulgati, coinvolgendo tutti gli organismi chiave a livello UE. □

(Patrizia Lupi)